ANNO XL - N. 8 COPIE 180.000 AGOSTO 1934 - ANNO XII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO - ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE PER LE INDUSTRIE TURISTICHE

"Standard"

ALI NEL CIELO

Una squadriglia italiana in Belgio ed in Francia.

Una squadriglia di «cacciatori» italiani, dello Stormo da caccia di Udine, nel giugno scorso ha portato il saluto dell'Aviazione italiana al popolo belga e ai rappresentanti delle aviazioni estere convenute in Bruxelles per lo svolgimento di una gara internazionale aerea, organizzata sotto il patronato di S. M. la Regina del Belgio. La squadriglia italiana ha partecipato alla gara svolgendo un programma di acrobazia collettiva, della durata di 30 minuti, suscitando enorme impressione e profonda ammirazione per la perizia e l'ardimento dei nostri piloti. Da Bruxelles i cacciatori italiani si sono portati a Parigi per partecipare successivamente alla giornata aeronautica di Vincennes. Nel viaggio di ritorno gli aviatori hanno sostato a Lione. In Francia, in una atmosfera di cordiale simpatia e cameratismo, gli aviatori italiani hanno ripetutamente mostrato l'alta classe di addestramento dei cacciatori italiani «sfidando il cielo ed eseguendo l'impossibile».

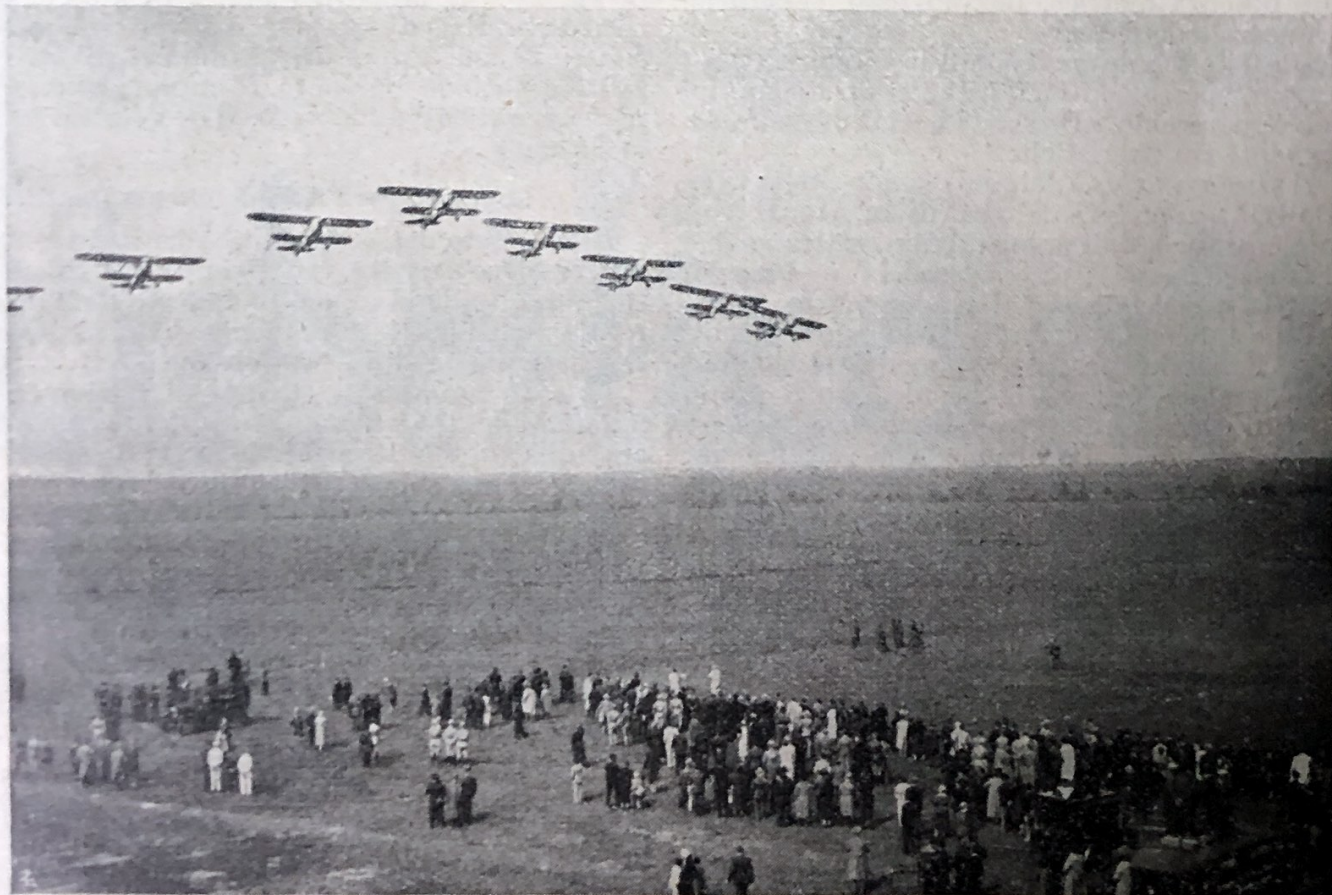
Ai piloti italiani il Ministro dell'Aria francese ha voluto conferire la «Legione d'Onore» e la «Medaglia Militare», mettendo in rilievo che tale decorazione non viene mai data a militari esteri se non quando si tratti di fatti d'arme.

La squadriglia dei cacciatori di Udine era dotata del biplano da caccia «Fiat Cr. 30», motore Fiat A. 30 da 650 CV., apparecchio di dotazione dei reparti dell'aviazione da caccia italiana.

Il velivolo che costituisce una delle migliori realizzazioni dell'industria aeronautica, nel 1932 vinse a Zurigo la gara internazionale di velocità per apparecchi da caccia, alla media oraria di 342 chilometri. Nel 1933 vinse la Coppa Bibescu (Roma-Bucarest: km. 1140) alla velocità media oraria di 356 chilometri.

L'apparecchio «Breda 28» per alta acrobazia.

Quello che si richiede ad un apparecchio per alta acrobazia è l'estrema maneggevolezza, la possibilità di volare, tanto diritto quanto rovesciato, con la conseguente robustezza per resistere alle evoluzioni più strette, ed una notevole velocità ascensionale.

Per la maneggevolezza si richiedono: piccole dimensioni e peso di apparecchio per rendere piccole le inerzie e la massa d'aria trascinata dall'apparecchio nelle violente evoluzioni trasversali; grande superficie, per rendere

LA SQUADRIGLIA ITALIANA CHE, DOPO AVERE PARTECIPATO ALLA GARA DI BRUXELLES SI PRODUCE SUL CAMPO FRANCESE DI LE BOURGET.

AEROPLANO PER ALTA ACROBAZIA « BREDA 28 ».

piccoli i raggi di evoluzione; comandi ampi ed efficaci in ogni posizione dell'apparecchio; di conseguenza, coppie stabilizzanti sempre positive e — per quanto possibile — di intensità piccola ed uniforme.

Per la possibilità del volo rovesciato occorre esista una certa simmetria nell'apparecchio rispetto al piano orizzontale passante per l'asse di trazione e, inoltre, che la coppia peso-portanza sia a favore della stabilità, tanto da diritto come da rovescio.

Per la velocità ascensionale occorrono infine potenza motrice, piccolo peso, superficie e finezza complessiva.

Un felice compromesso fra le suesposte condizioni, spesso contrastanti, è stato raggiunto nell'apparecchio « Breda 28 », che presenta le seguenti caratteristiche.

Il *gruppo motore* è del tipo Piaggio-Stella VII, 380 HP a 2000 giri, del peso di kg. 310. Il motore è provvisto di pompa d'olio adatta anche al volo rovescio; il *carburatore* è Piaggio « Stella », speciale per il volo rovescio; i serbatoi di benzina e d'olio sono provvisti di tubo flessibile, pesante, in modo da mantenere sempre adescate le pompe, e sono provvisti di sfiatatoi doppi per assicurare la rientrata d'aria in ogni posizione; la circolazione di benzina è doppia, per il volo diritto e quello rovescio, a comando del pilota; v'è inoltre una pompa a mano supplementare per riadescare la pompa di benzina a motore.

La *cellula* è biplana, con decalaggio e profilo biconvesso, sia sull'ala superiore sia sull'ala inferiore; misura un'apertura alare di metri 10 e una superficie portante di mq. 30; la travatura è del tipo elastico; la costruzione mista. Il coefficiente di robustezza: 14 a carico diretto e 14 a carico rovescio.

La *fusoliera* è costruita con tubi di acciaio saldati, con castello motore smontabile, ed è stata provata staticamente con le prove più severe. Quanto ai *comandi* le superfici sono tutte provviste di compensazione aerodinamica e di compensazione statica; gli impennaggi di coda sono della forma monoplana a profilo biconvesso e con pianta ad alto rendimento aerodinamico; gli alettoni sono ricavati tanto sull'ala inferiore quanto sull'ala superiore e sono collegati con parallelogrammo a tiranti lenticolari. Tutte le trasmissioni dei comandi sono doppie. Il piano stabilizzatore è regolabile in volo.

L'apparecchio è stabile in ogni condizione di volo e ad ogni regime di motore. Pesa, a vuoto, kg. 960; e può portare un carico utile di kg. 240. Il carico per mq. è di 40 kg.; il carico per HP, di kg. 3,15. La velocità massima è di km. 240 orari, la minima di 75; la salita a 5000 si compie in 16 minuti primi; il *plafond* pratico è di m. 7500. Il decollo avviene in 80 metri.

Concorso per l'Accademia aeronautica.

Il Ministero dell'Aeronautica ha indetto un concorso, per titoli e per esami, per l'ammissione di 40 allievi alla prima classe del corso regolare della R. Accademia Aeronautica, che avrà inizio il 16 ottobre 1934-XII.

Vi sono ammessi i giovani di nazionalità italiana che abbiano compiuto il 17° anno di età all'atto dell'ammissione alla Regia Accademia e non superato il 22° al 1° luglio 1934; siano iscritti al P.N.F. o ai Gruppi Fascisti Universitari o ai Fasci Giovanili di Combattimento; siano celibi o vedovi senza prole; non siano mai stati espulsi da istituti di istruzione; siano di ottima condotta civile, morale e politica, posseggano come titolo minimo di studio la licenza di una R. Scuola media di grado superiore.

Un nuovo « record » all'Italia.

Il 15 giugno i piloti Angelo Tivegna e Augusto Corompai hanno effettuato sull'aeroporto di Montecelio a Roma un volo di altezza su apparecchio trimotore « Savoia Marchetti S. 72 », munito di motore Pegasus S. 2, per sta-

bilire il primato internazionale di altezza con carico commerciale di km. 5000 della classe C, Aeroplani.

L'apparecchio ha decollato alle ore 5,10 ed ha atterrato alle ore 6,19 raggiungendo l'altezza di m. 6272 determinata dai barografi e convertita in metri secondo le tabelle «standard» della Federazione Aeronautica Internazionale.

Il Reale Aero Club d'Italia ha omologato la quota raggiunta dai piloti Tivegna e Corompai in m. 6272.

Il primato internazionale della stessa classe apparteneva al pilota francese Bossutrou con m. 3586.

Nuovo servizio aereo rapido Lido di Roma-Marsiglia-Barcellona.

Ha avuto recentemente inizio il servizio aereo rapido fra il Lido di Roma, Marsiglia e Barcellona, in coincidenza con le linee francesi ed inglesi, per Lione, Parigi, Londra, Bruxelles ed Amsterdam. La nuova linea rapida, esercíta con idrovolanti trimotori a due cabine, pone Roma a tre ore e 15 minuti da Marsiglia, ad otto ore da Parigi, a sei ore da Ginevra e a dieci ore da Londra.

Nuovo servizio aereo Hull-Amsterdam.

Col 1° giugno scorso è stato inaugurato il primo servizio aereo internazionale tra Hull e Amsterdam, gestito dalla Società delle Avio-linee olandesi. La distanza Amsterdam-Hull viene superata in due ore e mezza e, grazie a questa nuova linea, l'Olanda viene allacciata direttamente con i principali centri dell'Inghilterra centrale e settentrionale, con Liverpool, l'isola di Man, Belfast e Glasgow.

Servizio aereo Koenigsberg-Mosca.

La Società tedesco-russa Deruluft ha concluso un accordo con il Governo lituano per la gestione di un servizio aereo regolare fra Koenigsberg-Kowno-Mosca. L'accordo, che è entrato in vigore il 1° maggio c. a., avrà la durata di due anni.

Berlino-Londra in 3 ore e 50'.

Un apparecchio civile tedesco pilotato dall'aviatore Roack ha stabilito un nuovo *record* volando, ad una media di 264 chilometri-orari, da Berlino a Londra in 3 ore e 50 minuti.

Servizio aereo notturno Stoccolma-Hannover.

Nel maggio scorso si è iniziato il servizio postale aereo notturno sulla linea Stoccolma-Malmö-Hannover.

L'apparecchio parte alle 19,40 da Stoccolma, arriva a Malmö alle 23 e dopo un'altra ora e ¾ di volo è ad Hannover. Di qui viene smistata la posta, di modo che quella destinata

a Parigi, Londra ed in Svizzera viene distribuita a destinazione nella stessa mattinata; quella destinata in Italia, Francia meridionale, nei Balcani ed a Mosca giunge a destinazione nel pomeriggio dello stesso giorno; e quella per Madrid nel pomeriggio del giorno seguente.

Linee rapide della Deutsche Lufthansa.

Il 15 giugno scorso la Deutsche Lufthansa ha inaugurato delle nuove linee aeree rapide fra Berlino e Amburgo, Berlino-Colonia, Berlino-Francoforte s. M. e Colonia-Francoforte. Su dette linee funzionano solamente aeroplani postali rapidi « Heinkel He. 70 », capaci di trasportare 4 passeggeri e di realizzare al 65 % di potenza del motore, una velocità commerciale di 360 chilometri orari.

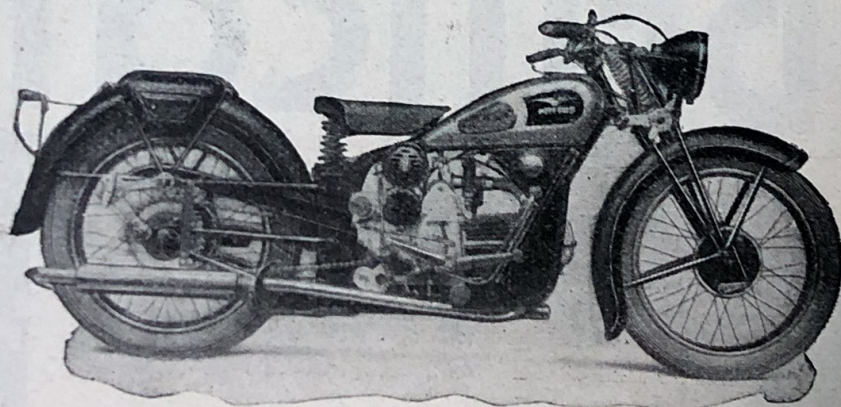
Progetto per l'istituzione di una aviolinea fra l'Europa e l'Africa del Sud.

Sono in corso trattative per l'impianto di un nuovo servizio aereo che dovrà congiungere l'Africa del Sud con l'Europa, attraverso l'itinerario littoraneo lungo l'Africa occidentale. Il progetto prevede infatti una linea che, partendo da Parigi, si dirigerà a Città del Capo, in coincidenza con le linee europee di maggiore importanza. Sembra però che, mentre le trattative con i paesi europei siano a buon punto, il governo dell'Africa del Sud non sia disposto a permettere il funzionamento di un servizio aereo al disopra dell'Africa del Sud-ovest e dell'Unione dell'Africa del Sud che non si trovi sotto il suo immediato controllo. Si spera di superare le difficoltà ottenendo che la progettata linea Città del Capo-Windhoek sia prolungata fino a Mossamedes, dove si allaccerebbe col servizio transcontinentale proveniente dall'Europa.

La durata del viaggio da Parigi a Città del Capo non supererebbe i tre giorni e mezzo. Vi sarebbero impiegati apparecchi americani con motori da 700 HP capaci di percorrere dall'alba al tramonto 1500 miglia. Il servizio sarebbe adibito al trasporto di passeggeri e merci.

La grande competizione internazionale Inghilterra-Australia.

Si sono chiuse le iscrizioni alla grande gara aerea internazionale Londra-Melbourne per la conquista del trofeo Mac Robertson. La gara, che si svolgerà in occasione delle feste per il centenario dello Stato di Vittoria e della sua capitale Melbourne, è stata fissata per il prossimo ottobre. La competizione vedrà in lizza i migliori apparecchi ed i migliori piloti di 15 nazioni. L'importanza della competizione è dovuta infatti più alle difficoltà del lungo volo, nel quale possono rifulgere perizia avia-

toria e pregi dei velivoli, che ai premi stabiliti dal milionario australiano Mac Robertson (un trofeo d'oro e 15.000 lire sterline).

Le vere difficoltà della gara sono quelle di promuovere un più rapido collegamento tra l'Inghilterra e l'Australia. Nessuna limitazione è messa e per il tipo dei velivoli e per la potenza dei motori.

La Coppa Robertson è costituita in realtà da due gare: una di velocità, l'altra *handicap*. La prima gara ha il seguente itinerario e comprende atterraggi obbligatori nelle città: Bagdad, Allahabad, Singapore, Porto Darwin, Charleville, con facoltà di soste intermedie. La gara *handicap* deve seguire rigorosamente la rotta Marsiglia-Roma-Atene-Aleppo-Bagdad-Bushire-Carachi-Jodhpur-Allahabad-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Alor Star-Singapore-Batavia-Rambang-Koepang-Darwin-New Castle Water-Clondurry-Charleville-Narromine-Melbourne. Quest'ultima rotta presenta maggiori garanzie di sicurezza; l'altra invece quello della brevità, perchè offre il vantaggio di accorciare notevolmente il percorso che è di 18.000 chilometri.

TRACCIATO DELLE ROTTE PER LA GARA AEREA INGHILTERRA-AUSTRALIA.

L'Italia — che nel suo albo d'oro annovera il nome di Leonida Robbiano, perito nel tentativo di effettuare un rapido collegamento tra l'Inghilterra e l'Australia — parteciperà alla gara con due velivoli.

Un motore senza manovella.

La Sterling Engine Company ha costruito un nuovo tipo di motore il quale, sebbene sia stato originariamente progettato per l'impiego nei motoscafi, offre possibilità di applicazioni nel campo aeronautico. E' un motore ad olio pesante, ad accensione per compressione, a due tempi. In esso sono stati eliminati gli alberi di distribuzione, le teste dei cilindri, le valvole ed altri elementi.

Nella figura sono indicate due camere di combustione; in ciascuna di esse lavorano due stantuffi in senso opposto e il lavoro di ciascuna coppia di stantuffi è alternato con quello della coppia opposta. Il ciclo di operazioni è il seguente: il cilindro inferiore ha i suoi due stantuffi nei loro rispettivi punti morti superiori: le luci a ciascuna estremità del cilindro sono scoperte; attraverso la luce di sinistra viene immessa l'aria di lavaggio sotto pressione, attraverso quella di destra vengono espulsi i gas di scarico; indi gli stantuffi si avvicinano, chiudendo le luci, fino a lasciare uno spazio molto ristretto fra loro (ed è questa la condizione in cui si trovano gli stantuffi della parte superiore della figura). Nello spazio ristretto, in cui si trova aria fortemente compressa, viene iniettato il combustibile; data la pressione e l'alta temperatura sviluppata, la miscela di aria e combustibile si accende spontaneamente, senza alcun aiuto di accensione elettrica; gli stantuffi compiono quindi la corsa di potenza e scoprono poi le luci di lavaggio e di scarico. L'aria di lavaggio viene compressa in due cilindri posti nella parte estrema di sinistra in cui gli stantuffi

MOTORE DIESEL A PIASTRE OSCILLANTI

a) entrata dell'aria; *b*) aria compressa; *c*) scarico; *d*) iniezione combustibile.

si muovono all'unisono con gli stantuffi principali.

La manovella è stata sostituita da due dischi inclinati, che virtualmente sono volani; essi sono azionati ad ambedue le estremità a mezzo di cuscinetti di spinta Mitchell o Kingsbury, come quelli universalmente impiegati nelle navi. Poichè i dischi inclinati oscillano e ruotano, imprimono un movimento di rotazione all'albero principale centrale del motore.

Nuove leggi aeree.

Il Comitato Internazionale di Navigazione Aerea, nel 12° Congresso generale recentemente tenuto a Lisbona, ha, tra l'altro, stabilito che ogni aeroplano il quale viaggi con carico eccedente le due tonnellate, dovrà essere munito di una stazione radio.

Il prossimo Congresso avrà luogo a Bruxelles nel maggio 1935.

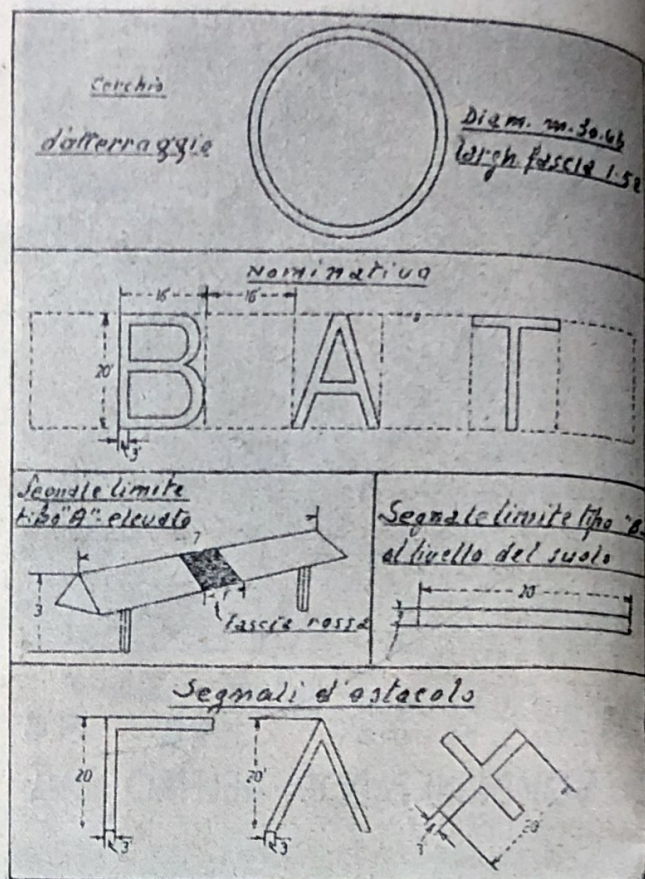
Segnali obbligatori negli aeroporti inglesi.

Secondo le direttive recentemente emanate dal Ministero dell'Aria inglese, tutti gli aeroporti permanenti debbono essere dotati delle seguenti segnalazioni:

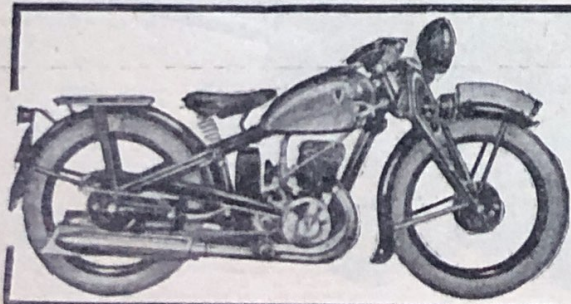
a) Un cerchio del diametro di 100 piedi (m. 30,46) e fascia larga 5 piedi (m. 1,52), da collocare approssimativamente nel centro del campo. Il nominativo a sud del cerchio ed alla distanza di 100 piedi, in direzione ovest-est in modo che possa essere letto da un osservatore che guarda verso nord. Il cerchio e le lettere, costruiti in conglomerato ed imbiancati a calce, non devono elevarsi al disopra della superficie d'atterraggio sì da formare ostacolo al rullaggio degli aeromobili, e devono resistere al peso di questi ultimi.

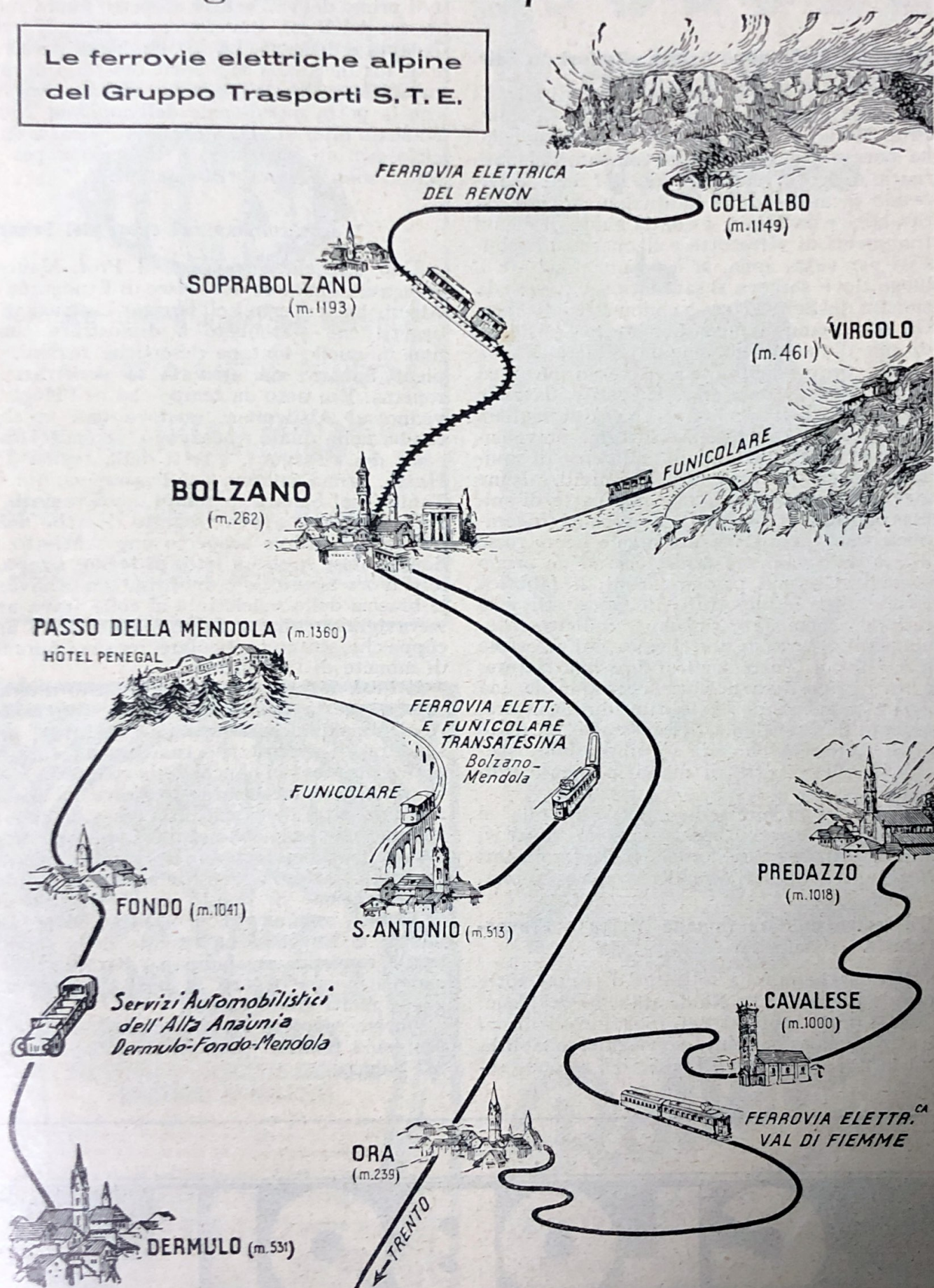
b) Due tipi di angolari: il tipo « A » che si eleva di 3 piedi (m. 0,90) sul terreno, ed il tipo « B » al livello del suolo. Il tipo « A » può essere fatto di legno o altro materiale conveniente, dipinto a colori contrastanti, secondo le locali condizioni. Nella maggior parte dei casi viene adottato il bianco, con una fascia rossa nel mezzo. Il tipo « E », è di struttura analoga al cerchio ed al nominativo. Se i limiti del campo sono costituiti da recinti o siepi, individuabili facilmente dall'apparecchio in volo o a terra, gli angolari possono essere soppressi o sostituiti dai segnali del tipo « B ».

c) Quando i limiti sono di natura tale che non possono essere avvistati ad occhio nudo dall'apparecchio in volo, come per esempio i reticolati, lungo i limiti stessi devono essere collocati, ad intervalli, i segnali tipo « B ».

d) Per i campi in riparazione, o in qualunque modo non efficienti, vengono usati i segnali di cui all'unita figura.

e) Nessun'altra dicitura o segno, che possa ingannare il pilota, deve essere collocata sul campo. L'erba che cresce attorno ai segnali deve essere di continuo falciata. Infine l'indicatore del vento, deve indicare in modo preciso la direzione dei venti di velocità superiore a 3 miglia all'ora, e deve essere visibile da 300 metri d'altezza, in buone condizioni atmosferiche.

Aeroplani seminatori.

E' in costruzione, in Russia, un aeroplano seminatore, capace di portare 700 pudi di semi. L'uso di aeroplani in lavori agricoli data già da parecchio tempo in Russia. Infatti 150 mila ettari sono già stati seminati a mezzo di aeroplani e la lotta contro parassiti e animali nocivi è effettuata da aeroplani su una superficie di 958 mila ettari.

Le più interessanti gite turistiche attraverso le meravigliose località alpine delle Dolomiti

Le ferrovie elettriche alpine
del Gruppo Trasporti S. T. E.

Ufficio Biglietti e informazioni: **BOLZANO - Piazza V. E. III** - Telefono 10-51
Direzione di Esercizio: **Via Dante, 32**

SCAVI · SCOPERTE

Il tempio di Giunone Argiva alle foci del Sele.

La Società Magna Grecia, sotto gli auspici del Soprintendente alle Antichità Comm. Prof. Maiuri e delle autorità della Provincia, ha potuto giungere al ritrovamento del Santuario di Era Argiva alle foci del Sele. Prendendo le mosse dalle indicazioni lasciate da Strabone e da Plinio, e con la guida di alcuni frammenti di terrecotte e di marmi disseminati per vasta zona, si è potuto precisare il luogo dove sorgeva il santuario: sulla sponda sinistra del Sele, a circa 3 chilometri dalla foce. Gli scavi hanno inoltre dimostrato l'esistenza di più d'un edificio, che la Società Magna Grecia provvederà a rimettere in luce; ed hanno infine rivelato una stele votiva, databile fra il IV ed il II secolo a. C., ricca di migliaia di terrecotte di finissima fattura, prevalentemente figurine femminili dalle linee di squisita eleganza; teste tutte femminili, alcune alte 20 centimetri, la maggior parte di minuscole dimensioni, molti frammenti di ceramica, vasi dipinti a figure nere e figure rosse di età relativamente tarda, che ad un primo sommario esame paiono alcuni di fabbrica locale, altri d'importazione greca. Di sole teste ne sono state rinvenute milletrecentocinquanta, tutte di età ellenica dal IV secolo a. C. in poi. Tutte sono di finissima fattura, e fra di esse è particolarmente notevole una Anadiomene. Sono state rinvenute, ancora, monete di Poseidonia del IV secolo, e molto altro materiale che ora è impossibile specificare e che verrà di mano in mano ordinato.

Dei resti architettonici, per ora nulla si può ancora dire di preciso: sono ritornati alla luce un capitello dorico e molti frammenti di cornice in arenaria con decorazione scolpita.

Un teatro militare romano vicino a Francoforte.

Heddernheim è un sobborgo di Francoforte posto sulle rive della Nidda affluente del Meno. Colà furono scoperti nel 1928 i resti di un teatro romano costruito con ogni probabilità tra la fine del primo e l'inizio del secondo secolo d. C. Nuove indagini, condotte in que[sti] ultimi tempi, hanno consentito di afferma[re] che si tratta di un teatro adibito a spettac[oli] per le truppe di stanza in quella regione. E[sso] è il primo del suo genere scoperto finora sul[la] destra del Reno. Dovette essere fatto di ter[ra] battuta e di legno. La sua larghezza massi[ma] è di 101 metri. La sola parte costruita in m[u]ratura è quella dell'ingresso che comunica[va] con la porta meridionale dell'*oppidum* Nid[a] edificato intorno alla medesima epoca. L'em[i]ciclo per gli spettatori e la sezione per [la] scena sono tuttora riconoscibili.

Tracce romane nel cuore del Sahara.

Uno scienziato francese, il Prof. Mauri[ce] Reygasse, direttore del Museo di Etnografia [di] Algeri, ha scoperto nell'Hoggar costruzioni [e] oggetti che starebbero a dimostrare com[e] fino in quelle lontane desertiche regioni, [in] pieno Sahara, sia arrivata la penetrazione romana. Era noto da tempo che nell'Hoggar vicino ad Abalemma, esisteva una vecchia tomba nella quale riposavano, secondo i rac[]conti dei « Targui », i resti della regina Ti[n] Hinan, prima sovrana dei Tuareg, venuta da Tafilelt nel Sahara in tempi assai remoti. I[l] Prof. Reygasse aveva eseguito ricerche nella tomba e vi aveva scoperto uno scheletro di donna, steso su di un letto di legno. Braccialetti d'oro massiccio e di antimonio ornavano le braccia dello scheletro e al collo stava una meravigliosa collana. In un angolo vi era una coppa che, strano particolare, recava impront[e] di monete di Costantino.

Il Prof. Reygasse, che era rimasto interessato a questa prima scoperta, è tornato ad Abalemma qualche tempo fa e, reclutata una squadra di sterratori « tuareg », ha iniziato nuove ricerche nei fianchi della collinetta dove la tomba era incastrata. In breve ha messo alla luce altre dieci sale. Reygasse ha potuto convincersi che la collinetta era stata in tempi assai remoti un fortino. In seguito, questo era stato trasformato in tomba. Orbene, tutta la costruzione di questo antico fortino era di tecnica romana e non berbèra. Nelle sale, inoltre, il Reygasse ha trovato della suppellettile romana, una lampada d'argilla, braccialetti e varî oggetti di ferro. Ha trovato anche molti grossi chiodi.

Questa scoperta ha risuscitato in pieno il problema relativo alla penetrazione romana nel Sahara.

Anno XL — **Sommario del Fascicolo di Agosto** — **N. 8**

Abbonamento per il 1934: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno, Conto corrente postale 3 98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE
TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA - ALBERGHI
PRODOTTO ITALIANO
SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Anno XL - N. 8 Agosto 1934 (A. XII)

UNA NUOVA GRANDE OPERA DEL T. C. I.

La "Carta Automobilistica al 200.000„

Diverse fra le opere cartografiche del Touring possono servire all'automobilista: anzitutto, la « Carta d'Italia al 250.000 », in 62 fogli che, pur risalendo agli anni che vanno dal 1906 al 1912, ha conservato la sua freschezza e si è anzi venuta perfezionando attraverso frequenti nuove edizioni; la « Carta Automobilistica al 650.000 », in due fogli, che offre, in breve spazio, una schematica visione delle strade di grande comunicazione e di particolare interesse turistico e che, essa pure, viene rinnovata di frequente; la nuova «Carta d'Italia al 500.000», i cui primi 6 fogli sono stati distribuiti gratuitamente ai Soci nel 1933 e nel 1934 (nel 1935 con la distribuzione dei fogli 7, 8, 9 si arriverà a comprendere tutta l'Italia, dalle Alpi alla Puglia); l'« Atlante Stradale al 300.000 », che venne distribuito ai Soci dal 1920 al 1926 e servì di base alla « Carta Automobilistica al 300.000 », in 10 grandi fogli.

Quest'ultima Carta ha reso senza dubbio ottimi servigi e ha bene corrisposto alle esigenze del turismo automobilistico nel periodo in cui venne pubblicata. Bisognava però preoccuparsi di rispondere sempre meglio allo sviluppo grandioso ed incessante dell'automobilismo, e soprattutto mettere bene in evidenza e seguire la profonda trasformazione subita dal patrimonio stradale italiano in questi ultimi anni di Regime Fascista.

Tuttavia un semplice aggiornamento della « Carta Automobilistica al 300.000 » o un suo rimaneggiamento o addirittura una sua trasformazione avrebbero significato una soluzione di ripiego. La nostra rete stradale non sarebbe stata posta nella dovuta evidenza e non si sarebbe avuto un documento degno del rinnovamento grandioso a cui stiamo assistendo, che costa allo Stato centinaia e centinaia di milioni e suscita anche presso gli stranieri tanta ammirazione.

In breve: bisognava affrontare il problema alla base e creare un lavoro nuovo dalle fondamenta. Studiata la soluzione integrale, anche sotto l'aspetto amministrativo — la nuova Carta viene a costare per le sole spese d'impianto circa un milione! — venne scelta la scala del 200.000 che, pur non richiedendo un numero troppo grande di fogli

SEGNI CONVENZIONALI

Le cifre rosse piccole indicano le distanze parziali tra due successivi capisaldi, cioè tra due capisaldi piccoli o tra uno grande e uno piccolo. Le cifre rosse grandi indicano le distanze complessive tra due capisaldi grandi. In margine a ogni foglio sono indicate in rosso le località capisaldi grandi di tronchi compresi parzialmente nel foglio stesso, con a fianco la relativa distanza complessiva, se questa non è già indicata lungo la strada.

Aeroporto	Cappella, chiesetta isolata	Monumento notevole	
Albergo isolato	Castello	312 Quota d'altitudine	
Bagni	Cimitero	Rovine	
Campo di golf	Faro, fanale	Valico	

BARI Capoluoghi di provincia — *FERMO* *Arona* Centri importanti — *Meina* Comuni — *Feriolo* Altre località

I SEGNI CONVENZIONALI DELLA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 200.000.

per rappresentare tutta l'Italia, permette di rendere con sufficiente chiarezza la totalità delle strade percorribili in auto e le loro caratteristiche in quanto può interessare i motoristi: classe e importanza della strada, passaggi a livello, sottopassaggi, sovrapassaggi, ponti, pendenze, attraversamenti degli abitati, circonvallazioni, bivi, ecc.

Il saggio allegato dice a colpo d'occhio la soluzione concreta data a questi e ad altri piccoli problemi, valendosi anche del sussidio di una gamma di colori (la Carta ne conta 7) gradevolmente intonati.

***

Ed ora diciamo brevemente delle caratteristiche della Carta. Il concetto che ha guidato il Touring in questa pubblicazione è stato anzitutto quello di servire l'automobilista mettendo a sua disposizione una carta rispondente a tutti i suoi bisogni. E, soprattutto, semplice e chiara, poichè non si deve dimenticare che anche l'occhio più esercitato alla lettura delle Carte, si rifiuta, dopo alcune ore di corsa e di luce intensa, a concentrarsi sulle minuzie di rilievi troppo particolareggiati, nei quali la ricchezza si risolve quasi sempre in danno della chiarezza.

I soli documenti dai quali si possono ricavare *tutte* le strade, sono i rilievi a grande scala delle Carte dello Stato. Il Touring è coraggiosamente partito da questi. Per l'Italia, il 25.000 ed il 50.000; per la Francia, il 50.000 e finanche il nuovo 20 mila; per la Svizzera, il 50.000; per l'Austria, il 75.000; per la Iugoslavia il 100.000.

Il principio informatore è stato dunque quello di adottare una scala relativamente grande, in modo che vi potessero figurare *tutte* le strade dove quattro ruote possono transitare.

La Carta nella tasca della portiera è altrettanto necessaria quanto il « pieno » nel serbatoio per chi non voglia viaggiare con la testa nel sacco. Distributori di benzina si trovano ovunque lungo il percorso; ma la Carta bisogna averla in partenza.

Per tutta l'Italia continentale e insulare saranno 30 fogli. Un solo foglio copre, nel suo lato maggiore, 210 km. in linea retta.

Non è eccessivo il formato di cm. 50 per 110, perchè la Carta è piegata in due nel senso dell'altezza e in quattro o in cinque in quello della lunghezza: ne risulta un fascicolo chiuso di cm. 25 × 11 circa, comodissimo per la consultazione, senza necessità di spiegamento. Si è cercato di adottare quanto di meglio fornisce l'industria italiana in materia di carta: le qualità di tenacità, di resistenza — anche al vento — vennero particolarmente curate, affinchè sia possibile di

spiegare e di usare la Carta con tutta comodità, senza timore di lacerarla.

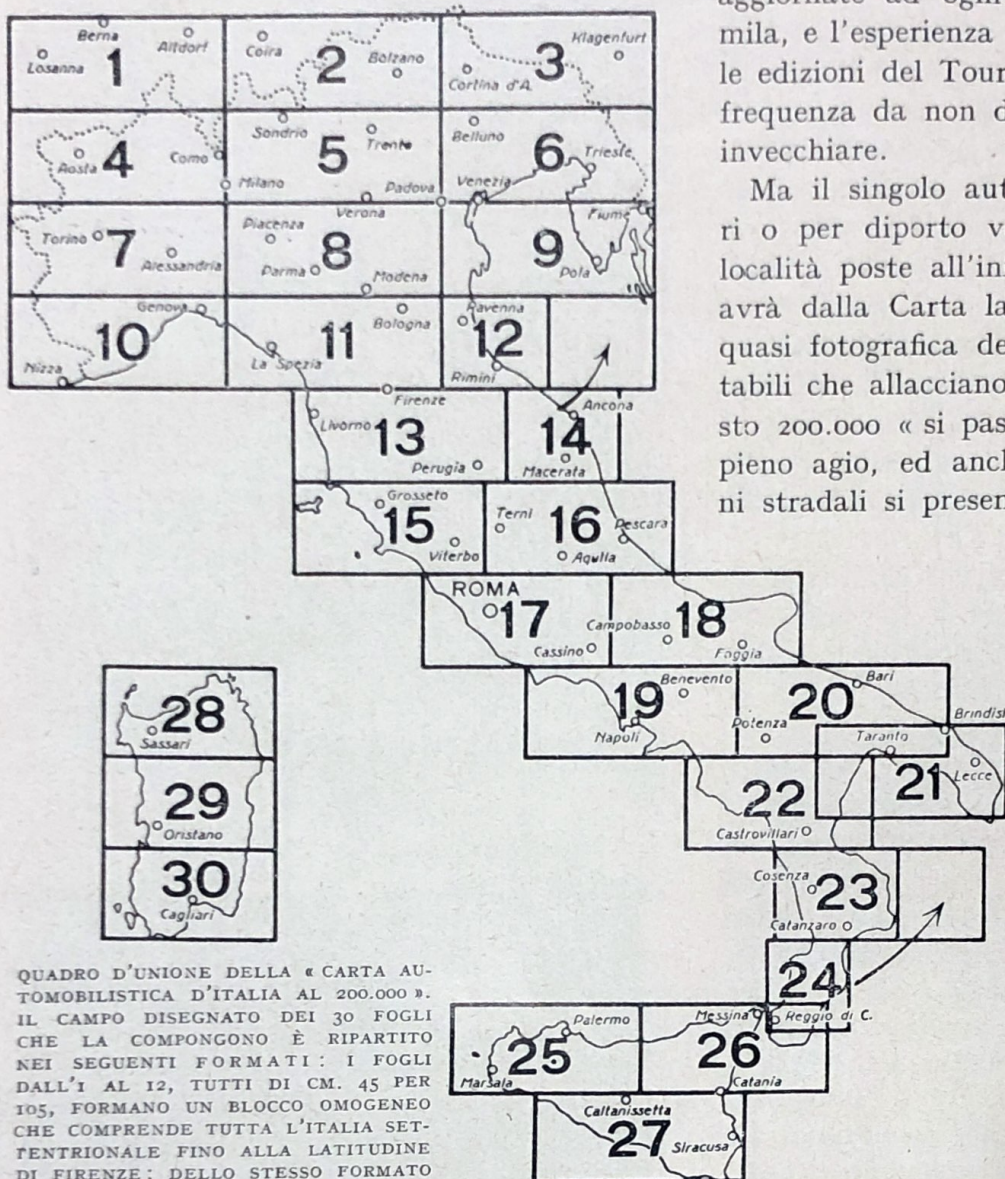
Sulla prima pagina della copertina un chiaro disegno schematico permette il rapido orientamento circa il contenuto di ogni singolo foglio. La ricerca di quelli attigui è facilitata da evidentissimi richiami. Sulla seconda pagina della copertina è stampato l'elenco dei segni convenzionali e il quadro d'unione dei 30 fogli.

Visivo e immediato richiamo della Carta è la rete delle grandi arterie dello Stato, che la colorazione in giallo brillante fa primeggiare su tutte le altre. È superfluo spiegare la sua importanza: sappiamo tutti che le Strade Statali costituiscono quanto vi è di meglio per l'automobilista.

La rete delle Strade Statali è abbastanza fitta per bastare da se stessa ai grandi itinerari. L'evidenza del colore permette di abbracciare rapidamente il percorso voluto, la cui valutazione è subito indicata dalle grandi cifre che collegano i maggiori capisaldi.

La colorazione gialla non è stata scelta a caso. Le altre due principali Carte del Touring, il classico 250.000 e il recentissimo 500 mila portano le Strade Statali con la stessa colorazione. In questo modo è valorizzata, mediante il costante richiamo di un colore fisso, la colossale opera stradale dell'Italia d'oggi. Ma, per quanto relativamente fitta la rete statale (circa 21.000 km.), le sue maglie sono pur sempre larghissime. Se noi immaginiamo che sia composta di tanti quadrati eguali, troviamo che ciascuna di queste maglie ideali coprirebbe un'area di 900 kmq., avendo un lato di 30 km. Che ne sarebbe del territorio interno a queste maglie, se esso non avesse altre strade? Basta un'occhiata al nuovo 200.000 per far comprendere la fondamentale importanza della rete stradale di ordine immediatamente inferiore a quella statale: diciamo la rete provinciale, valutata attualmente in circa 42.000 km.

La perfetta manutenzione di moltissime strade provinciali e la bellezza e l'ardimento delle strade che non sono di « grande comunicazione » ma risultano importanti dal lato turistico, esigevano dunque una colorazione che le mettesse in evidenza e le distinguesse dalle innumeri consorelle comunali (oltre 100 mila km.). È stato scelto il colore verde. Esso indica, come si legge nella tabella dei segni convenzionali, le strade di grande comunicazione e di particolare interesse turistico. Perciò l'automobilista che studia l'itinerario abbinando la rete in giallo delle Statali con la rete in verde può, a questo punto, ritenere la Carta abbastanza completa per assolvere ai bisogni dell'automobilismo a grandi distanze. Si notino, anche per queste provinciali, i lunghi rettilinei, le ampie raggiere attorno a centri di non secondaria importanza, e si osservi come talune città, anche ragguardevoli, non sono raggiungibili se non servendosi di strade provinciali.

LA COPERTINA DI UNO DEI FOGLI DELLA « CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000 ». (IL FOGLIO RIPIEGATO, MISURA CM. 25 PER CM. 11; ED È DI FACILISSIMA CONSULTAZIONE SENZA NECESSITÀ DI ESSERE SPIEGATO).

QUADRO D'UNIONE

QUADRO D'UNIONE DELLA « CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000 ». IL CAMPO DISEGNATO DEI 30 FOGLI CHE LA COMPONGONO È RIPARTITO NEI SEGUENTI FORMATI: I FOGLI DALL'1 AL 12, TUTTI DI CM. 45 PER 105, FORMANO UN BLOCCO OMOGENEO CHE COMPRENDE TUTTA L'ITALIA SETTENTRIONALE FINO ALLA LATITUDINE DI FIRENZE; DELLO STESSO FORMATO SONO PURE I FOGLI 13, 19, 20, 23 E 27; I FOGLI 15, 16, 17, 18, 21, 22, 25 E 26 COPRONO CM. 45×94. I FOGLI 28, 29 E 30 SONO DI CM. 45×83.

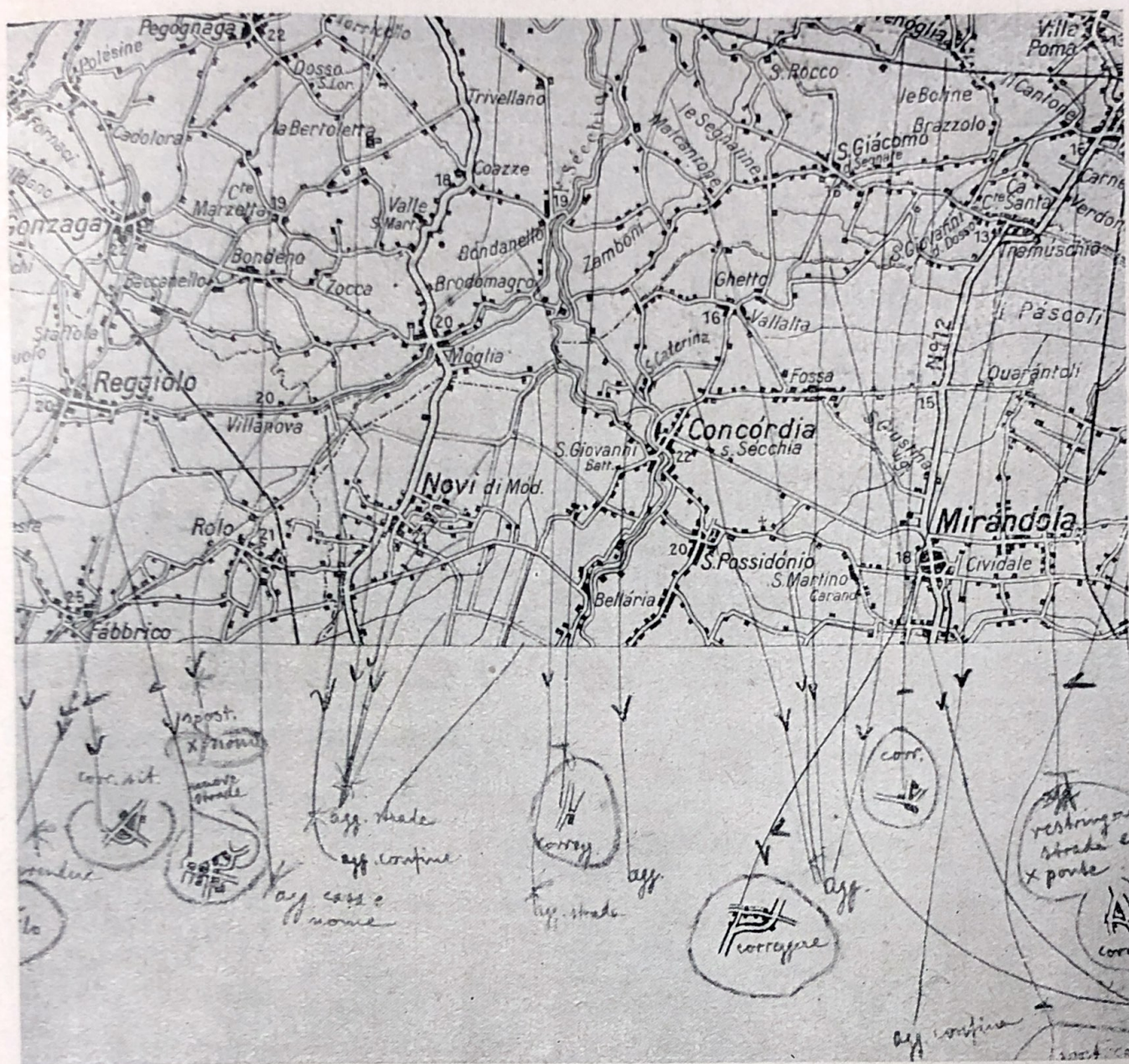
A questo proposito conviene aggiungere che si era pensato di rappresentare nel 200 mila le condizioni di manutenzione delle strade, se cioè modernamente sistemate con qualche tipo di pavimentazione permanente o semipermanente, ovvero mantenute col tradizionale metodo del « macadam » all'acqua. Si comprende l'importanza di questa segnalazione per l'automobilista, il quale può preferire un percorso di 100 km. lungo una strada bitumata a un altro di 60 o 70 lungo una strada polverosa. Ma prevalse il concetto di non appesantire la Carta con particolari minuti, e talora mutevoli, facendo riserva di segnalare le strade sistemate con qualche proprio schema accessorio, nel modo che risulterà più pratico. Si tratterà di circa 12.000 km. di strade statali (computando i lavori in corso) e di circa 6000 km. di provinciali. È ovvio che queste indicazioni verranno poi aggiornate ad ogni nuova edizione del 200 mila, e l'esperienza ci ha ormai insegnato che le edizioni del Touring si succedono con tale frequenza da non dar tempo a una carta di invecchiare.

Ma il singolo automobilista, che per affari o per diporto vorrà visitare determinate località poste all'infuori dei grandi itinerari, avrà dalla Carta la visione e la percezione quasi fotografica della minuta rete delle rotabili che allacciano i centri abitati. Su questo 200.000 « si passeggia », per così dire, a pieno agio, ed anche le ultime ramificazioni stradali si presentano nettamente segnate a doppia linea con spazio intermedio di circa un millimetro.

Al di fuori della sede stradale e degli elementi ad essa aderenti, ve ne sono altri che attraggono e fermano l'attenzione dell'automobilista. Percorrendo le strade di fondovalle si affacciano continuamente allo sguardo gruppi di case, chiese isolate, torri, castelli, poggi, elementi vari topografici che chiedono di essere identificati come riferimento o come curiosità. Perciò, compatibilmente con lo spazio e con la scala, la Carta li indica anche se non sono accessibili all'automobile, perchè non allacciati da strada carrozzabile.

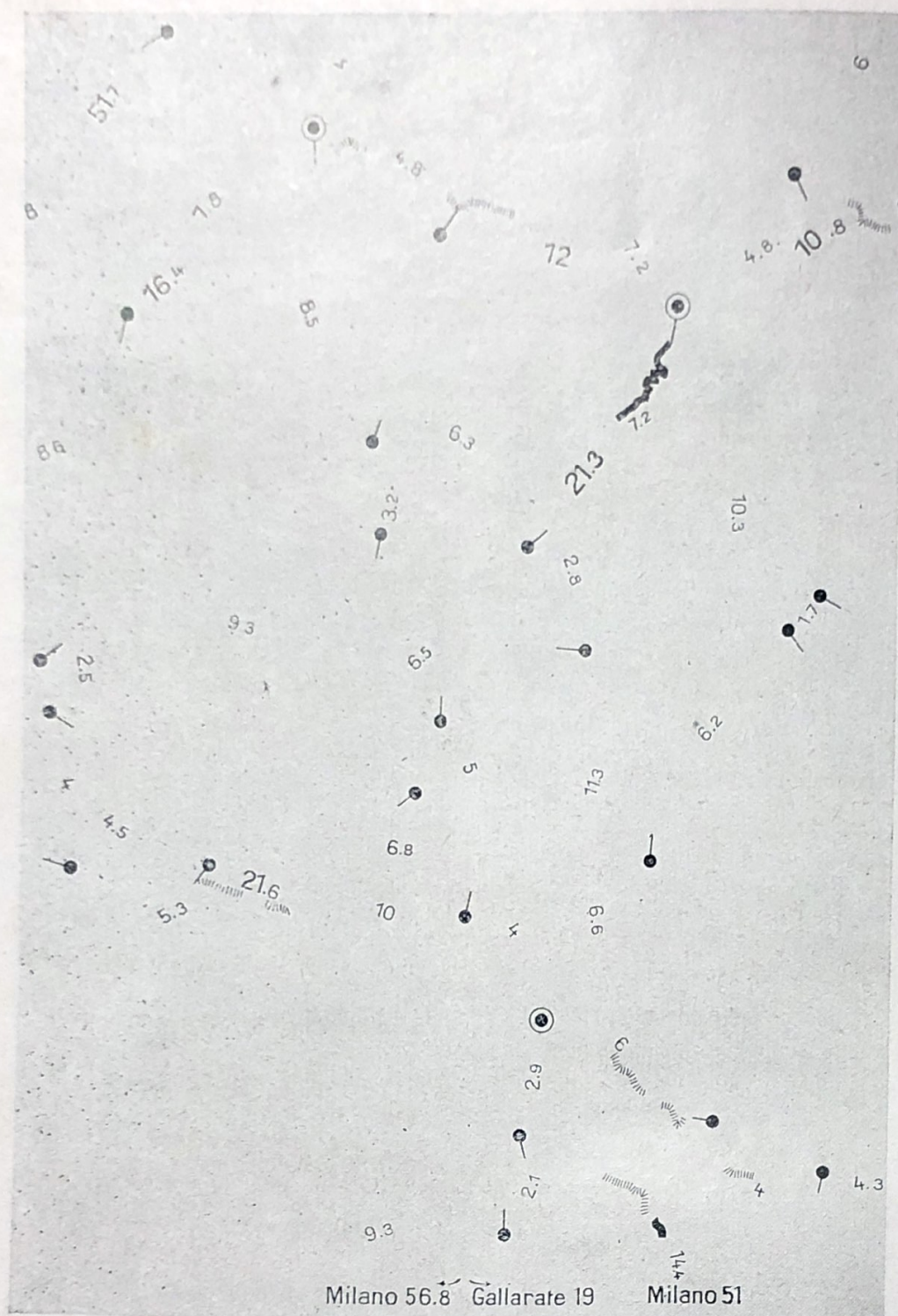
Abbiamo già accennato che per il disegno di questa Carta il Touring è partito coraggiosamente dalle Carte al 25.000 e al 50.000. Coraggiosamente, perchè l'imbastire il disegno di tutte le strade e le località abitate d'Italia su 2500 fogli a grande scala, non è stata impresa da poco.

Si pensi che ponendo uno accanto all'altro i disegni originali della rete stradale disegnati alla scala del 50.000, si coprirebbe l'area di un rettangolo di m. 22 × 25.

Sarebbe stato più comodo ingrandire il 250.000, Carta già perfetta; ma non sarebbe stata raggiunta la necessaria esattezza nella

OGNI FOGLIO, PRIMA DI PASSARE ALLA STAMPA HA SUBÍTO UN MINUZIOSO E RIGOROSO CONTROLLO DA PARTE DEGLI UFFICI TECNICI DELL'AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA E DELLE PROVINCIE INTERESSATE E DA PARTE DI PRIVATI, FRA I QUALI PRIMEGGIANO I NOSTRI CONSOLI E I NOSTRI SOCI. LA COLLABORAZIONE È STATA FRUTTUOSISSIMA COME DIMOSTRA QUESTO STRALCIO.

schematizzazione di strade ed abitati, senza cadere in errori di valutazione inevitabilmente derivati da documenti alla loro volta già schematizzati.

Questi 2500 disegni, ridotti fotomeccanicamente alla scala della Carta e completati con la nomenclatura, vennero in seguito stampati in forma provvisoria e frazionati per l'invio ai Compartimenti dell'Azienda Statale della Strada, alle Provincie, ai Comuni, ai nostri Consoli, corrispondenti ed amici per la revisione della zona di loro competenza. Questo meticoloso lavoro di aggiornamento ha dato frutti veramente cospicui: impossibile, anche in questo campo, fare cosa perfetta, ma le proposte di piccoli aggiornamenti e di perfezionamenti ci sono giunte a migliaia: e di quelle che avevano un fondamento venne, naturalmente, tenuto stretto conto. Così si potè aggiornare centimetro per centimetro la rete stradale, anche nelle ultimissime varianti. Questa inchiesta, non agevole, ma così ricca di risultati, offrì ancora una volta la dimostrazione impressionante del fervore di lavoro che anima ogni punto d'Italia, anche limitatamente al solo campo delle strade.

In qualsiasi Carta i nomi rappresentano un elemento indispensabile e altrettanto importante quanto il tracciato topografico (strade, fiumi, monti, ecc.). Anzi all'occhio di chi superficialmente legge una carta, i no-

QUESTO CURIOSO BRANO COMPOSTO DI NUMERI E DI SEGNI, CHE SI PUÒ FAR COINCIDERE PER SOVRAPPOSIZIONE CON QUELLO RAPPRESENTATO NELLA PAGINA QUI DI FRONTE, FORNISCE LA MISURA DELLA RICCHEZZA DELLE INDICAZIONI DI DISTANZE CHILOMETRICHE DA CENTRO A CENTRO, DI SEGNALAZIONI DI PENDENZE STRADALI ECC., DI CUI LA NUOVA CARTA AUTOMOBILISTICA È PROVVISTA.

ta ingombra o affastellata di scritture perde non solo di chiarezza e di armonia, ma anche di espressione.

Sono stati perciò adottati dei caratteri a tipo bastoncino di molta visibilità, curandone la disposizione in modo da evitare il più possibile la loro estensione attraverso la rete stradale, situandoli talvolta obliquamente o in curva, ma sempre in modo che richiamino immediatamente le località a cui si riferiscono.

La graduazione dei caratteri, chiaramente specificata nella tabella dei segni convenzionali, è stata stabilita secondo l'importanza complessiva delle località. Quelle minori possono sembrare a prima vista dello stesso carattere, ma un'attenta osservazione rivela che gran parte dei piccoli nomi presentano un'accentuata ingrossatura delle aste: ciò significa che essi sono capoluoghi di Comune. In determinate circostanze non può essere indifferente all'automobilista conoscere questa particolarità, anche se apparentemente sembri di un interesse relativo. D'altronde, questo dato arricchisce la carta senza nuocere alla sua chiarezza.

Un'informazione che i moderni motoristi possono forse disdegnare è quella delle pendenze stradali. Oggi anche le più piccole macchine valicano le più ardite strade di montagna senza difficoltà: tuttavia chi, oltre alle distanze, desidera conoscere anche il tem-

mi possono apparire l' elemento principale.

Comunque i due elementi si completano anche se vicendevolmente si disturbano, poichè l'arte di situare un nome in una Carta geografica in modo che esso richiami con immediata visibilità l'oggetto a cui si riferisce, di mantenerlo nel carattere e nella grandezza prestabilita, di curare che non ingombri o attraversi segni topografici importanti costituisce una delle fasi più delicate nel lavoro di disegno di una Carta. Una Car-

po occorrente per coprirle, non troverà superflua questa indicazione. Poi non è detto che la Carta debba servire solo agli automobilisti e ai motociclisti: vi sono anche i ciclisti, i buoni amici del Touring (quando osservano i regolamenti stradali) che di questa indicazione potranno molto giovarsi.

È stata adottata per le pendenze la colorazione in rosso entro la sede stradale (a trattini trasversali o a colore pieno secondo la percentuale della pendenza) preferendola ai comuni segni convenzionali che ingombrano, senza rendere l'evidenza voluta. Naturalmente, l'indicazione è limitata alle strade principali, chè altrimenti la carta avrebbe perduto in chiarezza e semplicità.

POCHE ZONE D'ITALIA SONO COSÌ FITTAMENTE ABITATE E PROVVISTE DI STRADE DI VARIA IMPORTANZA COME QUELLE DEL VARESOTTO E DELLA VALCUVIA. NON PER QUESTO LA CARTA RIESCE MENO CHIARA ED EFFICACE, COME SI PUÒ VEDERE DA QUESTO SAGGIO - STRALCIO DEL « NERO » DEL FOGLIO 5.

Dove manca il dato di pendenza, possono supplire le quote d'altitudine, che nella Carta abbondano e che l'automobilista deve abituarsi a leggere. Dalle quote, con un po' d'esercizio, si può anche ricavare ad occhio l'approssimativo grado di pendenza.

Ausilio validissimo a quanto sopra è il tratteggio nelle zone montuose. Per esso il viaggiatore può percepire a colpo d'occhio l'imbocco di una valle, prevedere il valico di una catena di monti e giudicare l'asperità o meno della strada mediante l'osservazione del disegno del rilievo, che è reso nella Carta con molta evidenza, se pur ad arte attenuato nella tonalità, per rispetto al principio che nella Carta automobilistica debba anzitutto predominare l'elemento « strada ».

Altro dato di non trascurabile importanza è l'ubicazione esatta degli Uffici Doganali. Allo scopo di renderli evidenti, si è provveduto ad indicarli col segno di una banderuola diversamente colorata, secondo lo Stato a cui l'Ufficio appartiene: giallo per l'Italia, azzurro per la Francia, verde per la Svizzera, rosso per l'Austria e ancora azzurro per la Iugoslavia.

Altri particolari segni convenzionali arricchiscono la Carta senza disturbarla con scritture che non avrebbero trovato sufficiente

QUESTA INCISIONE RAPPRESENTA LA RIDUZIONE FOTOGRAFICA AL 200.000 (CIOÈ ALLA SCALA DELLA NOSTRA CARTA AUTOMOBILISTICA) DI QUANTO È CONTENUTO IN UNA TAVOLETTA DELL'I. G. M. AL 25.000. LA RIDUZIONE È LA BASE DELLA SELEZIONE RAPPRESENTATA NEL SAGGIO DI DISEGNO PRELIMINARE RIPRODOTTO NELLA PAGINA SEGUENTE.

posto nelle zone più fittamente popolate. Così gli aeroporti, i castelli, i santuari, i monumenti notevoli, i luoghi di bagni, ecc. sono indicati con segni convenzionali. Tipico, fra questi, quello indicante i campi di «golf» col numero delle relative buche.

Infine conviene ripetere quanto si è affermato da principio. La Carta è stata concepita, redatta e disegnata a scopo stradale e per servire all'automobilista. Non vuol essere la « Carta d'Italia al 200.000 ». Non ce ne sarebbe stato bisogno, poichè il Touring ha già dotato l'Italia di una carta completa come il 250.000.

Il 200.000, *Carta automobilistica* del Touring, deve diventare, nel nostro intendimento, la *Carta dell'automobilista italiano*.

Se quest'opera, come ne abbiamo viva fiducia, incontrerà il favore dei Soci, essi vorranno esserne grati anche a due Uffici del Touring: quello di Redazione cartografica, che con amore e con passione ha curato la raccolta di tutti i dati necessari alla preparazione della Carta, al suo aggiornamento e alla sua revisione; e quello Cartografico del T. C. I., diretto da oltre vent'anni dal cav. Pietro Corbellini.

Il Touring ha avuto la fortuna di recare al proprio Paese due primati cartografici, (e qui — giacchè siamo solo in tema di cartografia — sorvoliamo su un altro grande primato, quello di aver dato con la « Guida d'Italia » una descrizione così completa, così ricca, esauriente delle bellezze del nostro

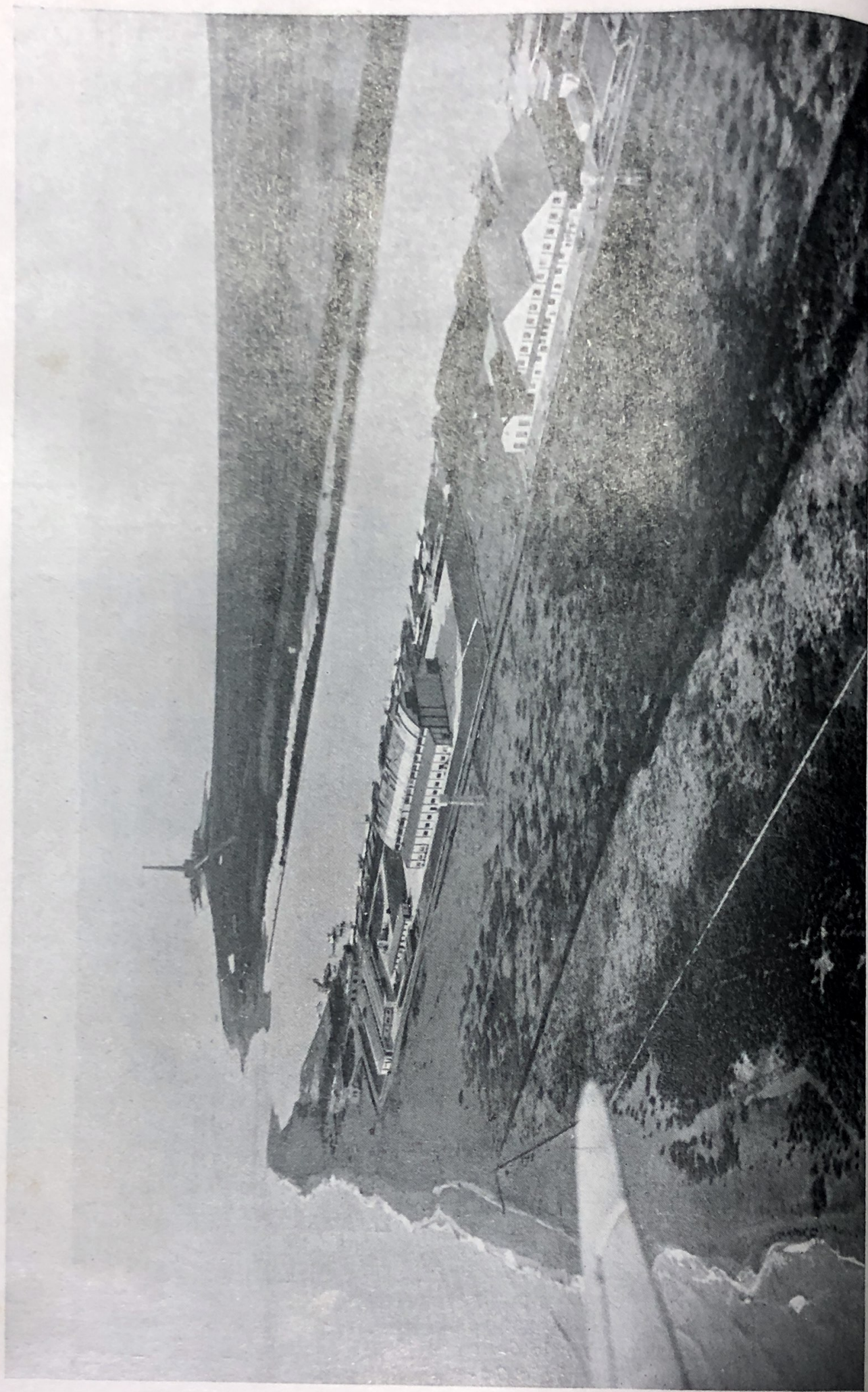
SAGGIO DELLA CARTA AUTOMOBILISTICA AL 200 000 DEL TOURING CLUB ITALIANO

SAGGIO DELLA SELEZIONE E SINTESI DELLA RETE STRADALE E DEGLI ABITATI RICAVATI DAI DOCUMENTI DELL'ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE (VEDI PER IL CONFRONTO L'ILLUSTRAZIONE ALLA PAGINA PRECEDENTE). IL DISEGNO METTE NEL MASSIMO RILIEVO QUANTO INTERESSA L'AUTOMOBILISTA, PUR RISPETTANDO LA FEDELTÀ E L'ESATTEZZA TOPOGRAFICA.

Paese, quale non esiste altrove): quello della « Carta d'Italia al 250.000 », che fu definita da una grande rivista geografica americana « a superb Map representing the acme of the engraver's art », e che è ritenuta fra le più belle Carte turistiche generali che siano mai state offerte a un Paese, e l'« Atlante Internazionale », che le massime competenze geografiche riconoscono il migliore esistente. Senza pretendere che la Carta Automobilistica al 200.000 costituisca un terzo primato e debba servire da modello (ottime Carte anche in questa stessa scala sono già possedute da diversi Paesi, come ad esempio, le *Carte Michelin* al 200.000 per la Francia, la Svizzera, il Belgio, la Spagna, il Portogallo, la Gran Bretagna, ecc.; le *Carte Bartholomew* per la Gran Bretagna; le *Carte Ravenstein* e quelle *Freytag & Berndt* per l'Europa Centrale e Orientale, ecc.), la Direzione del Sodalizio è certa di aver creato con la nuova Carta non solo uno strumento moderno e pratico per il turista in auto, in moto, in bicicletta, ma anche un documento che può sostenere degnamente il confronto con la precedente produzione cartografica del Touring e con quanto di meglio viene oggi offerto nei paesi più progrediti.

Se non primi, in linea con i primi.

LA DIREZIONE GENERALE DEL T.C.I.

La nuova Carta è in avanzato corso di preparazione; un primo gruppo di 8 fogli (e precisamente i N. 1, 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11 — vedasi il quadro d'unione alla pagina 564) sarà stampato e pronto per la spedizione a chi ne faccia richiesta a fine luglio. Altri due fogli, e precisamente i N. 3 e 17 (quest'ultimo comprende Roma), saranno pronti entro l'agosto. Ciascun foglio è in vendita ai Soci a **L. 4.—** più **L. 1.—** per la spedizione raccomandata in Italia e Colonie, **L. 2,50** all'Estero.

(fot. R. Aeronautica)

OPERE DEL REGIME: L'IDROSCALO DEL LIDO DI ROMA, ALLE FOCI DEL TEVERE.

DISEGNI ANIMATI E MUSICA SINTETICA

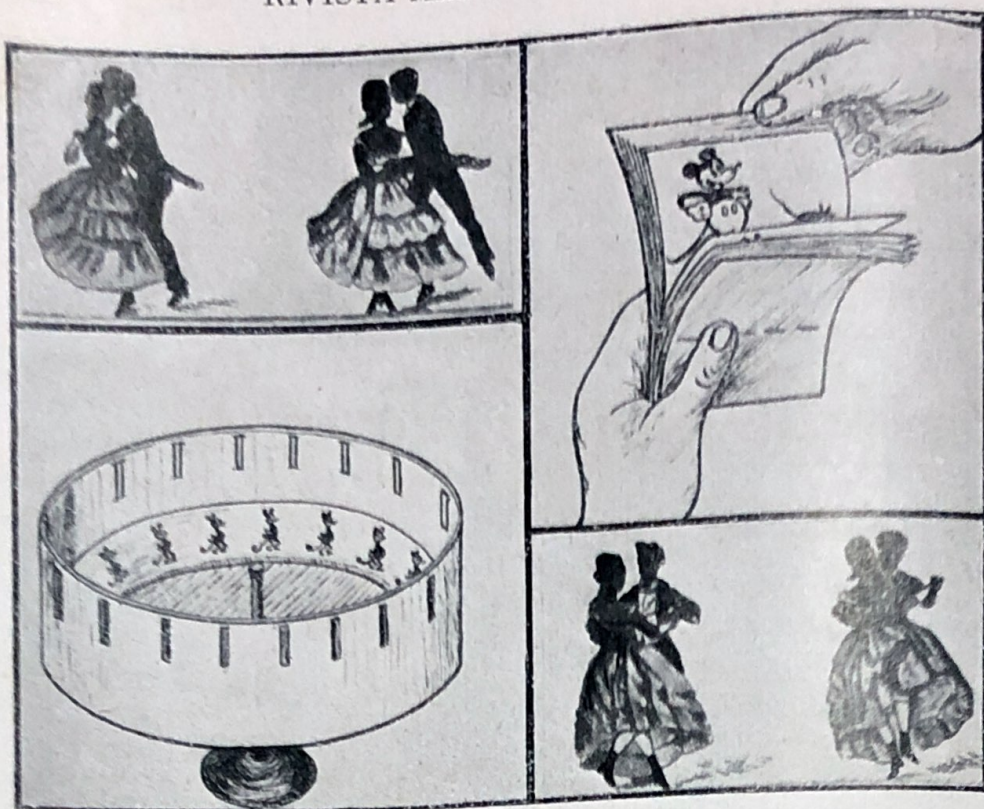
Una domanda spontanea si affaccia subito a chi cerca di risalire a ritroso nella storia della cinematografia per scoprire le origini dei « cartoni » animati: sono nati prima questi o prima quella?

La cosa può in certo modo sorprendere, poichè non riesce facile immaginare l'esistenza dei disegni animati senza l'ausilio di una macchina da proiezioni. Eppure è così: la presenza di questa macchina non è precisamente indispensabile. Si tratterà evidentemente di un cinematografo *sui generis*, lo ammettiamo, ma insomma i disegni animati appaiono all'occhio anche senza lo schermo e senza il complicato armamentario delle lampade, delle lenti e dei diaframmi, cosicchè non è lecito trascurare questi primi tentativi nel volgere un breve sguardo a quanto si è fatto in questo campo, dalle ingenue realizzazioni dei tempi passati alle splendide proiezioni a colori col sincronismo musicale e sonoro che recentemente furono presentate al pubblico. A voler essere rigidi storici, dovremmo porre alla base della complessa piramide che rappresenta le evoluzioni successivamente verificatesi nel tempo dai disegni animati, le famose « ombre cinesi » che ci deliziarono tanto da bambini per la semplicità con cui rappresentavano la mimica del coniglio, dell'asino, delle pecorelle, ecc., per poi salire mano a mano nella scala del progresso e giungere a sistemi meccanici — più o meno rudimentali — che consentivano di seguire non un movimento o due del protagonista, ma scenette abbastanza complete.

A questa categoria appartengono molti apparecchi, chiamati, sì, con nomi diversi — fenachistiscopi, prassinoscopi, cinematoscopi ecc. — ma basati su per giù sullo stesso principio, che è poi quello di presentare rapidissimamente all' occhio osservatore le successive posizioni di un oggetto, un animale o una persona in modo che, per la persistenza delle immagini sulla rètina, tali successive scene vengono raccolte con continuità dall'occhio e seguite in tutti i movimenti degli attori in esse compresi.

L'eroe di tutti gli schermi del mondo ci è presentato dal suo.... stratega, Walt Disney: i primi successi si ebbero quando il *film* era ancora « muto »; ma specialmente coll'avvento del « sonoro » l'arte del Disney si impose per la particolarità di fondere in un unico assieme le sensazioni musicali con quelle visive; in altre parole lo spettatore viene attratto alle vicende dei protagonisti con tutte le sue facoltà, così da essere subito pronto ad apprezzare la sfumatura dei gesti, l'eco di una cadenza, la novità di una data scena.

Si obietterà che ciò non è altro che il concetto fondamentale dell'attuale cinematografo; e noi nulla ribatteremo in contrario, facendo soltanto osservare che ci volle molto tempo e parecchio ingegno per arrivare alla soluzione oggi in apparenza tanto semplice: il problema della ripresa e della proiezione con le lenti e le lampade non poteva certo esser risolto ai tempi in cui si guardava con molta curiosità il « tamburo magico », di cui diamo alla pagina seguente un cenno illustrativo.

Non dobbiamo sorridere se nel buon tempo antico ci si accontentava di così poco; ed anzi non v'è da dimenticare che qualsiasi spunto può servire a qualche cosa all'osservatore sagace che vive nel tempo moderno: ecco infatti che le « ombre cinesi », al ricordo delle quali taluni lettori avranno forse abbozzato un sorrisetto di sopportazione al no-

Al principio dell'evoluzione verificatasi in questi ultimi anni nella tecnica dei dise-
gni animati, dobbiamo annoverare due dispositivi — fra i molti — che parecchi lu-
strì or sono divertirono un mondo i fanciulli di allora. Oggi essi sono uomini e pos-
sono comprendere quanto sono diversi gli svaghi dei ragazzini di adesso; tuttavia
ricorderanno con piacere il «Tamburo magico» ed il «Libro animato» che tanto
ingenuamente facevano gaiamente trascorrere le ore degli svaghi.... Le varie scene
erano per forza di cose semplici e brevi, ed i movimenti assai limitati: nell'esempio
ricordato nel disegno sono appunto riprodotte quattro pose di una coppia di bal-
lerini.

stro accenno di poco fa, sono magnificamente servite a Lotte Reiniger e Berchthold Bartosch nell'ideazione di un nuovo genere di spettacolo a disegni animati a base di siluette, che certamente sarà piaciuto a tutti. Alludiamo al *Principe Achmed*, di cui presentiamo a pag. 573 un saggio della tecnica seguita: tecnica tutta particolare che ebbe molti consensi ed incoraggiamenti.

Ritornando al discorso di pcc'anzi, riguardante il concetto informatore dei primi disegni animati, ripetiamo che i risultati non potevano certo avere una grande portata, data la limitata possibilità di sviluppare l'azione delle scene — come pensare a disegnare in grande e poi rimpicciolire se non si disponeva degli aiuti che ci dà oggi la fotografia? — e soprattutto per la difficoltà di far approfittare a parecchie persone contemporaneamente dello svolgimento dello spettacolo.

Il primo apparecchio un po' più teatrale degli altri fu certamente — a quanto ci consta — il Prassinoscopio-proiettore di Emilio Reynaud che, ideato nel 1882, venne in seguito modificato e perfezionato così da poter sostenere — verso il 1889 — il giudizio del pubblico con ve- re proiezioni di disegni animati (taluni persino colorati!) ed a nostro parere dovrebbe proprio essere questo bel tentativo il vero capostipite della.... nobile casata di Topolino & Soci. Una delle illustrazioni qui riprodotte dà una sufficiente idea di quello che verso la fine del secolo scorso fu chiamato «Teatro ottico», ed a ragione dobbiamo oggi annoverare le poche scene del «Povero Pierrot», del «Clown ed il suo cane», del «Gustoso bicchiere di birra» fra le mirabili composizioni di Emilio Reynaud che lo pongono un poco nel regno della poesia e dell'arte oltre che in quello di pioniere della cinematografia a disegni.

Con tutto ciò, il Reynaud morì povero e dimenticato nel 1924, mentre altri potevano iniziarsi nei suoi stessi concetti e, opportunamente modificandoli, giungere alla fama ed alla ricchezza: fu precisamente negli Stati Uniti che speciali condizioni d'ambiente concorsero — e non poco — a *formare* uno scelto corpo di questi artisti del disegno animato, reclutandoli in gran parte dalle file del giornalismo umoristico illustrato. Non possiamo addentrarci nei particolari, e quindi citeremo solo alcuni fra quelli che faticosamente giunsero alla méta: il Sullivan che diede i... natali al « gatto portafortuna Felice »; il Fleischer che lavora per conto di una grande Casa cinematografica americana; l'Harrison, il Terry ed altri, finchè giungiamo a Walt Disney, che da qualche anno ha letteralmente conquistato tutte le sale di proiezione del mondo intero con le sue pellicole di dieci minuti di durata. E cade proprio qui in acconcio di dire che dal loro nome di origine — *cartoons* — queste pellicole animate vennero un po' troppo pedissequamente battezzati *cartoni*.

ver parlare!) ed invece il nostro divo Topolino aumentò di considerazione e d'importanza.

La tecnica di Walt Disney si mise però sopra una strada veramente originale e diversissima da quella battuta dai suoi concorrenti: molti (la gran parte, anzi) approfittarono del « sonoro » per innestare musiche e parole o semplici ritmi, mentre Disney fuse addirittura la musica colla visione, compe-

Vogliamo far risalire alle famose « Ombre Cinesi » la paternità degli attuali disegni animati? Forse ciò sarebbe un eccesso di scrupolo storico: è però fuor di dubbio che queste lontane progenitrici hanno dato l'ispirazione ad alcuni soggettisti moderni, dei quali abbiamo certamente applaudito svariati saggi di specialissime ed originali siluette. Nel disegno in alto è riprodotta una composizione di Lore Bierling, e nell'altra tavola si vede una scena del « Principe Achmed » di Lotte Reiniger e Berchthold Bartosch.

Gli è che Disney — quasi sfiduciato perchè i suoi *films* muti gli venivano acquistati a vile prezzo nonostante le fatiche sostenute e la pazienza del certosino per compilare da sè tutti gli infiniti disegni — seppe capire che l'avvento del « sonoro » era la sua salvezza, e che bastava esser capace di sfruttare in modo originale la nuova piega della cinematografia per salvarsi e progredire: sono note a tutti le disavventure incontrate da rinomati *divi* in carne ed ossa ai quali il « sonoro » tolse molte delle prerogative vantate sullo schermo muto (ecco un paradosso che le gentili lettrici ci perdoneranno: le donne « [illegible] » si son trovate impacciate a donetrandone gli effetti così da rimpinzare lo spettatore negli occhi e nelle orecchie e non dargli quasi più il tempo di respirare plasmando in ogni battuta, in ogni gesto, in ogni motivetto un'impronta particolare che dà quasi un senso umano a queste bestiole in movimento e rende lo spettacolo così aderente alla realtà da interessare chiunque.

Sono del 1929 i primi « cartoni » sonori del Disney colle *Silly Symphonies* che tanti plausi riscossero in tutte le platee ed in tutte le lingue, a cui fecero seguito altre serie, tutte profuse di quell'ironia di situazioni, di quelle soluzioni semplici ed impensate e quelle mimiche a ritmo favoloso che tanto piac-

Ecco il tentativo che dovrebbe essere considerato il vero precursore del moderno cinematografo a disegni animati: trattasi dell'apparecchio ideato e costruito da Emilio Reynaud, che nel 1889 si presentò al giudizio del pubblico ottenendo un lusinghiero successo. Dalla fotografia che presentiamo è possibile farsi un'approssimata idea del sistema, che usava pellicole persino a colori, tutte disegnate dallo stesso Reynaud. (Dal libro di E. Coustet «Le Cinema» - Librairie Hachette, Paris).

ciono ai piccini ed ai grandi, e finalmente si giunse alla presentazione di pellicole a colori che dànno nuovi motivi e rinnovata vitalità a questi spettacoli che — anche se originali — hanno sempre bisogno di qualcosa di nuovo per ridestare l'attenzione a poco a poco affievolita dall'abitudine e dalle inevitabili ripetizioni.

Come nasce il "cartone" animato.

Walt Disney ha fatto molti mestieri prima di trovare la sua strada, e quando giunse ad Hollywood — disperato e con una quarantina di dollari in tasca — si occupò di «Osvaldo», il coniglio faceto e burlone, disegnando qualche centinaio di fotogrammi al giorno ed impiegando così quasi un mese per le molte migliaia necessarie a comporre un breve *film*. Oggi Disney è a capo di una importantissima azienda che conta qualcosa come molte migliaia di collaboratori fra tutti i ranghi, e colla più grande tranquillità annuncia di avere in preparazione ed in studio più di trecento pellicole colorate, suddivise in serie (solitamente di dodici ciascuna), il cui costo di produzione potrà aggirarsi sui tre milioni di lire: naturalmente, in base all'esperienza di questi anni, si calcola che la « resa » complessiva sarà di una ventina e più di volte maggiore.

Il lusso di una [illegible] di produzione di questa fatta (non [illegible] di pellicole d'intermezzo e [illegible]) è logico sia accompagnato [illegible] pos-sibilità di utili. Ora, questa possibilità esiste veramente?

Sicuro, esiste; e ne è prova la grande diffusione di questi *films*. Quello che americani ed inglesi hanno soprannominato *Mickey Mouse* e che noi abbiamo battezzato *Topolino*, risponde in Spagna al nome di *Miguel Ratoncito*, in Germania *Mickey Maus*, in Giappone *Micki Kuchi* e così via, di modo che il fatto dell'enorme smercio porta alla risultanza di un relativamente basso prezzo di noleggio, annullando così ogni concorrenza. Quando diciamo che delle nazioni, come per esempio l'Italia, la Francia, e la Spagna possono ottenere l'esclusiva di queste pellicole per qualche decina di migliaia di lire, è detto tutto: come potrebbe un altro produttore lanciare sui mercati delle pellicole di egual classe a miglior prezzo? Ogni gesto di Topolino costa qualche centinaio di lire, e sta bene; ma in fondo bastano le decine di migliaia di aule cinematografiche dell'America per pagare tutto con larghezza, e così il resto del mondo dà puro guadagno, ed ogni concorrenza può facilmente essere fiaccata.

Ma dove e come nascono queste indiavolate ultramarionette a due dimensioni? Entriamo nel loro laboratorio da favola, ed osserviamo attentamente.

La prima fase comprende una specie di conferenza fra i principali collaboratori, durante la quale si comincia a scegliere un soggetto fra i molti presentati e se ne abbozzano i momenti principali, sottolineando i particolari che saranno poi i più salienti: fa veramente impressione pensare a quelle dieci o dodici persone intente a preparare con la massima serietà le più gioconde battute di Topolino e discuterne le più indiavolate gazzarre con l'indifferenza di chi si sente immune dal contagio della risata che prenderà in-

vece più tardi tutti gli spettatori! In questa riunione preliminare, una volta deciso il soggetto e lo svolgimento principale, se ne fissano addirittura i punti capitali, rimandando il seguito ad altra seduta, onde dar modo ad ognuno di studiare qualche bella trovata.

Le conferenze successive vedono il lavoro progredire lentamente, sì, ma con passo fermo, poichè già si son fissati gli sviluppi delle varie azioni, si son precisati i particolari delle scene culminanti e si sono già curati i concatenamenti fra le diverse parti. A questo punto,

Come nascono gli eroi delle pellicole a disegni animati? Moltissima gente collabora a che la loro entrata nel mondo sia perfetta, e ciascuno ha il proprio compito, ben definito, col quale porta un paziente contributo alla realizzazione del complesso lavoro. Quando la trama della pellicola è stata stabilita, i primi a porsi all'opera sono gli « animatori » che fissano in appositi disegni le scene-basi e curano tutti i particolari dei personaggi e dei loro atti, comunicando in tal modo al quadro l'impronta della loro personale originalità. Nasce così la fase del capitombolo, quella del pugno, della corsa, del tuffo, dell'inchino, dell'abbraccio, ecc.; poscia si passa ad un'altra categoria di artisti (difficilmente gli « animatori » seguono le scene successive dei loro quadri) il cui compito è quello di svolgere tutte le scene che derivano da quelle di base, ossia cambiare di posizione a quelle parti che durante la proiezione della pellicola debbono risultare in movimento. Non tutti sanno che per un semplice saluto occorrono circa dieci fasi e per far eseguire un passo al protagonista (ossia: alzare una gamba, porla in avanti, metterla a terra, alzare l'altra, portarla avanti ed appoggiarla a terra) si debbono tracciare dodici fasi: solo pensando a queste cose si sarà forse un po' più indulgenti quando si assiste alla proiezione di un « cartone » animato che sussulta un poco!

quando i *films* erano ancora « muti », si poteva già dire di aver fatto molto, dato che — essendo ormai fissati i disegni-base — non rimaneva che l'opera manuale del disegnatore per effettuare i movimenti delle figurette.

Oggi invece, l'avvento del « sonoro » ha sconvolto — come già si è detto — buona parte di questa tecnica, poichè per ottenere la fusione perfetta delle sensazioni visive con quelle auditive, la musica deve per forza di cose progredire passo passo con l'opera del disegnatore; anzi, non facciamo paradossi se diciamo che sovente il ritmo è il primo ad essere preso in considerazione, ed i balli delle siluette nascono dalle necessità di seguirne la cadenza in modo naturale. Comunque sia, è certo che il direttore musicale, durante le riunioni preliminari, è ascoltato come gli altri e forse di più, e sovente presenta dei motivetti di danza o di accompagnamento che vengono subito

Quando tutti i disegni sono pronti, e sono pure preparati i « fondi », intervengono i fotografi che sovrapponendo le scene corrispondenti (tracciate sopra carta trasparentissima) ottengono i negativi dei vari fotogrammi: il *film* è ora a posto e manca solo la sonorizzazione, effettuata da una specialissima orchestra che ha tutto l'occorrente per imitare ogni sorta di rumori, urli, stridii.

distribuiti agli artisti incaricati di comporre la pellicola onde tener senz'altro conto dei « tempi » musicali che saranno più tardi adottati.

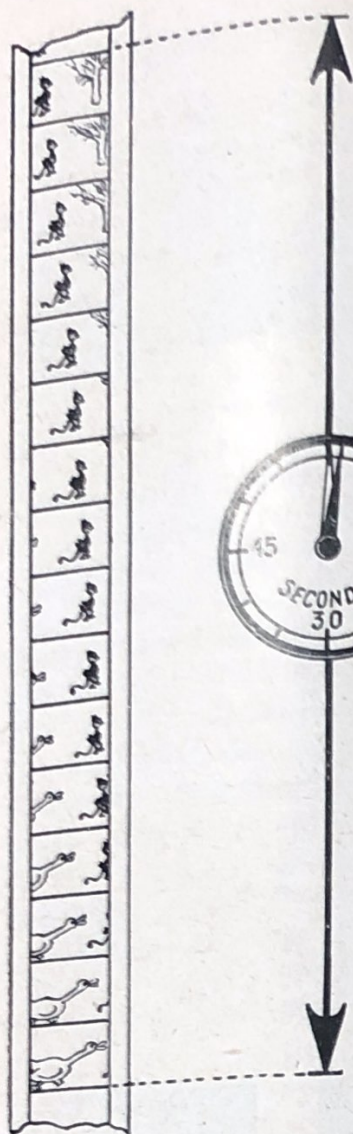
Abbiamo così visto nelle linee essenziali come nasce un « cartone » animato. Ma per rendere chiare le idee crediamo più opportuno scendere a qualche particolare, così da mettere il lettore a contatto colle varie operazioni manuali che si debbono compiere (1).

Il cinematografo è essenzialmente basato sulla rapida proiezione delle immagini, che differiscono una dall'altra — in modo impercettibile, però — per la posizione delle parti che debbono risultare in movimento; è così evidente che il successivo passaggio dei fotogrammi differenziati fra di loro (per esempio dalle varie fasi segnate da un braccio che si alza per salutare), darà agli spettatori la sensazione del movimento continuo del braccio anzichè a scatti, come in effetto avviene; a patto, naturalmente, che le differenti posizioni del braccio siano distanziate in modo da impedire all'occhio dello spettatore di percepire tali sussulti. Nel disegnare le scene per le pellicole animate, è dunque necessario tracciare tante volte quel determinato fotogramma quanti sono i movimenti che si reputano necessari per eseguire in modo perfetto quel certo salto, o alzata di gamba, o contorsione del corpo: va da sè che durante la proiezione molti particolari rimangono fermi, ad eccezione di quelle figure o loro parti che eseguono i prescritti movimenti, e perciò, una volta fissato il disegno-base come dianzi detto, quelli immediatamente successivi saranno un semplice ricalco di esso, colla sola variante del braccio o della gamba spostata, ecc.

Nei *films* muti di solito si lavora alla velocità di 16 fotogrammi al minuto secondo ed in quelli sonori — per ragioni che diremo in seguito — tale velocità viene aumentata a 24 fotogrammi al secondo: prendiamo pure questo caso, che oggi è il più frequente, e vediamo subito che per coprire i rituali dieci minuti di proiezione occorrono ben 14.400 fotogrammi con una pellicola della lunghezza di circa 280 metri. Sovente in pratica ci si accontenta di meno, giungendo ad un.... compromesso fra la perfezione della proiezione e le esigenze dell'occhio umano che vede un po' di saltellamenti nei suoi beniamini; ma tuttavia si tratta sempre di compilare un enorme numero di disegni.

Varie sono le categorie delle persone che collaborano ad una pellicola di disegni animati, e negli schizzi che qui presentiamo abbiamo cercato di definirne bene le singole mansioni.

Anzitutto vi sono gli « animatori », i più importanti di tutti, il cui compito è quello di fissare i caposaldi delle varie scene, ed all'uopo essi preparano i loro disegni su fogli abbastanza estesi, per esempio del formato di questa Rivista aperta. Questi artisti non si curano direttamente dunque dello svolgimento della pellicola, esaurendo essi il loro compito dopo aver iniziato le sue fasi: così per esempio prepareranno Topolino nell'atto di suonare uno strumento, o di lanciare un sasso in alto, o di saltare in acqua, o di cadere col paracadute, ecc. La personalità dell'artista si rivela evidentemente in questi elementi basilari, poichè tutto sta nel dare quella certa espressione al soggetto per ottenere il voluto risultato di ansia, di sorpresa, di ammirazione o di riso e si compren-

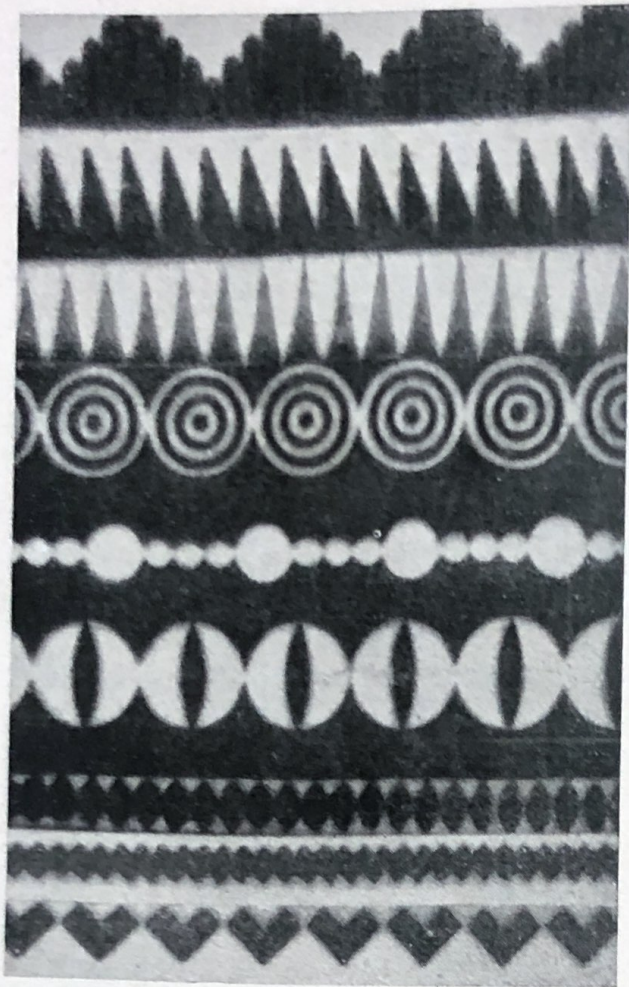
(1) Desumiamo qualche esempio pratico dal libro: E. G. Lutz und K. Wolter - *Der gezeichnete Film* - Verlag von Wilhelm Knapp - Halle (Saale) - Prezzo Rmk. 12,40, ed a quest'opera rimandiamo coloro che desiderassero approfondire l'argomento.

Nei *films* muti, la velocità normale di svolgimento è di 16 fotogrammi al minuto secondo; e per far bene comprendere questo concetto abbiamo voluto presentare l'idea nel grafico qui riprodotto: ciascuno può dunque giudicare l'immane lavoro necessario per preparare una pellicola di disegni animati, sia pure della durata di soli 10 minuti. Si tratta cioè di ben 9600 fotogrammi, sovente costituiti da due o tre disegni ciascuno, per strapparci qualche risata, e nel caso dei *films* sonori la velocità di proiezione viene aumentata a 24 fotogrammi al secondo, moltiplicando così il lavoro e le difficoltà.

de quindi la difficoltà di rispondere bene a questo compito, e non ci si meraviglierà nel sapere che vi sono degli artisti che nel corso di un *film* seguono solo un dato personaggio e null'altro.

Intanto vengono preparati i « fondi », ossia gli interni se le scene si svolgono in una casa, oppure i boschi, il mare, le montagne ecc., e subito dopo è possibile vedere il *film* crescere, poichè intervengono gli « intermediari » (che possono anche essere gli stessi *animatori* visti precedentemente) i quali hanno il compito di partire dai disegni-base ed approntare quelli successivi con tutti i movimenti previsti dalla trama.

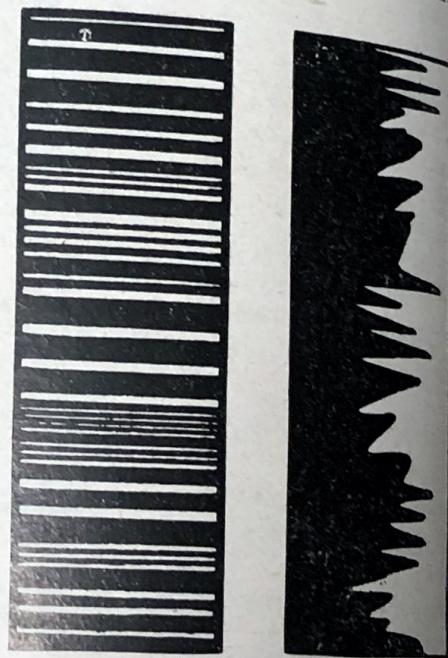
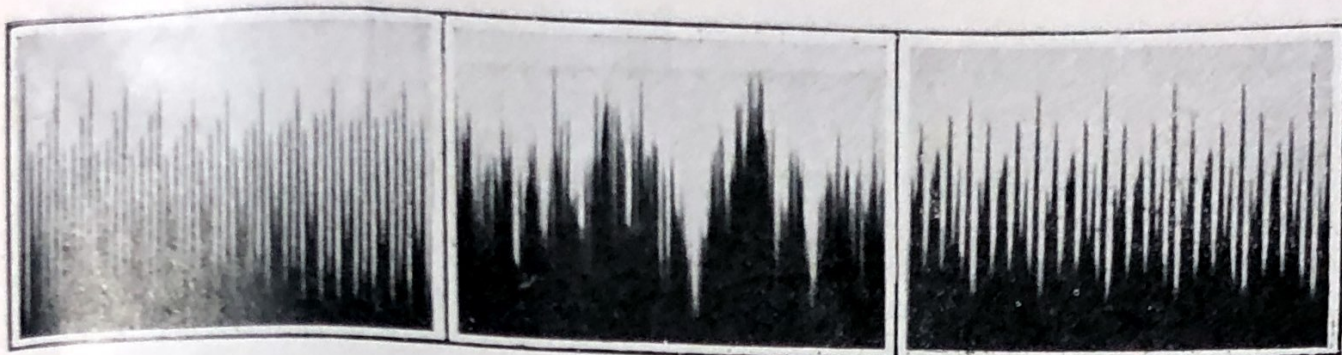
Generalmente questi artisti lavorano seguendo il ritmo musicale, ed hanno perciò innanzi a loro lo spartito, mentre copiano integralmente le scene, tranne la parte in movimento, per la quale studiano la posizione più acconcia. Da ciascun disegno finito (tracciato su carta trasparente) ricalcano così quello successivo, facilitando in tal modo la posa degli organi o delle figure in moto: a titolo di indicazione diremo che anche per i movimenti più facili occorre un numero di disegni graduali che forse non si pensa neppure, (come un semplice saluto che richiede una decina di fasi, un giro di pedali in bicicletta quasi il doppio, e tutto ciò per essere presentato al pubblico in un soffio, poichè dieci fotogrammi impiegano pochissimo di più della terza parte di un secondo....

Il *film* è ora pronto nei suoi elementi, che occorre ora coordinare: interviene l'opera dei fotografi, i quali devono anzitutto classi-

Per la proiezione delle varie scene della pellicola, è necessario che il fotogramma rimanga fermo per un breve istante dinanzi all'obiettivo e ciò è assicurato dalla cosiddetta « Croce di Malta » la quale — come indica il disegno (*S*) — effettua un quarto di giro ad ogni rotazione completa dell'alberello principale (*A*) della macchina, lasciando così la pellicola ferma per i rimanenti tre quarti di giro. Nello schema si vede chiaramente la posizione del dispositivo « sonoro » e si comprende anche la necessità di provvedere alla formazione del « riccio » nella pellicola: come potrebbe infatti questa passare con moto uniforme davanti alla cellula fotoelettrica pur avendo un avanzamento a scatti davanti all'obiettivo? Il disegno in basso si riferisce poi alla funzione dell'otturatore che deve intercettare i raggi diretti sullo schermo durante il tempo impiegato per il cambio di un fotogramma col successivo.

L'originale idea di svolgere in una comune macchina cinematografica « sonora » un *film* costituito da diverse serie di disegni geometrici diede risultati strabilianti e soddisfacenti e lasciò intravvedere la possibilità di un parallelismo fra l'armonia musicale e quella architettonica. Nel disegno, le prime tre righe in alto dànno una stessa nota in diversa tonalità; seguono poi le rappresentazioni dei suoni di un campanello, di una soneria a doppia campana (una diversa dall'altra) ed i suoni di un fagotto e di un flauto. Le ultime due righe sono riferite alle note « do diesis » e « do naturale ».

ficare l'ammasso di fogli ad essi presentato, per determinare quanti disegni si debbono presentare all'obiettivo per ciascun fotogramma: è infatti evidente che nei casi normali si tratterà di due disegni (uno per il fondo e l'altro per la scena vera e propria), mentre nei casi eccezionali i disegni saranno anche molti, avendo per esempio preferito tracciare in diversi fogli trasparenti i movimenti dei molti personaggi contemporaneamente presenti in scena. Sovente il fondo rimane tale e quale per molti fotogrammi, ed allora si cambia solo il disegno dei personaggi; altre volte invece accade il contrario, come nei casi di aeroplani, automobili o navi in moto, in cui si fotografa sempre lo stesso oggetto, mentre si fa scorrere il paesaggio o lo sfondo del mare, dando in tal modo l'illusione dell'avanzamento o dell'indietreg-mento.

Quando l'ultimo fotogramma ha fin... te impressionato il proprio negativo, è ter... nata gran parte della fatica di così num... gente ed incomincia il lavoro di un'altra ca... tegoria: quella dei musicisti.

È infatti giunto il momento di fissare de... finitivamente i ritmi e le melodie appro... a suo tempo, e delle quali gli *intermedi*... hanno tenuto conto nello svolgimento del lo... ro programma: all'uopo la pellicola vi... proiettata integralmente nell'apposita sala... l'orchestra, composta dai più disparati s... menti, « prova » ad adattare la musica a... balletti ed alle diavolerie di Topolino & S... Ognuno ha i suoi compiti, compresi que... di fare il rumore della porta sbattuta, d... l'acqua che cade, della risata, dello schia... e del pugno sulla tavola col tintinnio dei b... chieri: l'orchestra è dunque assai diversa d... le solite, poichè assieme ai sassofoni, pian... forti, violini, violoncelli, trombe e tamb... annovera una batteria da cucina da far invi... dia alla più esperta massaia, trombette ... campanelli da ingolosire i bambini più bu... ni, nonchè un armamentario di strumenti pe...

Rappresentazione schematica dei due sistemi di « bande » sonore oggi in uso: quello a sinistra è chiamato a *densità variabile* (Movietone) e l'altro è detto a *superficie variabile* (Photophone) ed entrambi funzionano sul principio della diversa quantità di luce che esce per trasparenza da ciascuna loro sezione, partendo da una lama luminosa di data intensità: la luce filtrata agisce quindi in modo più o meno intenso sopra una cellula fotoelettrica che converte in segnali sonori le variazioni di illuminazione che riceve a mano a mano che la pellicola si svolge davanti ad essa.

Un esempio di « banda » sonora a superficie variabile: ai lati sono rappresentate le vibrazioni acustiche a cui dà luogo la pronuncia della vocale A, ed al centro si vede la serie di vibrazioni prodotte dalla registrazione di un brano musicale.

creare dei rumori, che sembra uscito allora da un negozio di cianfrusaglie.

Le prove continuano fino a tanto che tutti sono padroni della loro parte, e finalmente si dà il via al microfono che col dono della voce porta le ultramarionette ad acquistare alcunchè di umano: quante cure e quante tribolazioni per tante persone, vengono a costare i nostri dieci minuti di buon umore!

Il "sesto senso" al posto di un'intera orchestra.

Il tema che ci eravamo prefisso all'inizio dell'articolo è ormai esaurito, e potremmo quindi chiudere queste righe con la parola « fine », come hanno ormai fatto gli operatori che abbiamo a mano a mano seguiti nella preparazione di una pellicola a disegni animati. Invece crediamo di interessare ancora per un poco i lettori richiamando la loro attenzione sopra una tecnica che da poco tempo si è sviluppata ed ha fatto convergere sopra di sè l'attenzione di molte categorie di industriali: pensiamo di trattare proprio qui tale argomento per le molte affinità concettuali che lo legano ai fondamenti dei disegni animati.

Questi « cartoni » sono, in fondo, una specie di cinematografo sintetico, poichè tutto è ottenuto dalla riunione dei vari elementi che assieme costituiscono la pellicola; elementi però del tutto primordiali dato che si parte semplicemente.... da carta, penna e calamaio. In altre parole, potrebbe essere considerato « sintetico » anche un film costituito dalla riunione di fotografie prese da personaggi veri, ma in tal caso il sintetismo non sarebbe ovviamente più assoluto e totale come nel caso dei disegni animati.

Orbene, una cosa del genere è stata studiata ed applicata per la musica ed i rumori che costituiscono la sonorizzazione di una ordinaria pellicola: un artista — anch'esso, come il suo collega dei « cartoni », armato di carta, penna e calamaio — sa disegnare in modo acconcio i ritmi musicali che più tardi l'apparecchiatura montata sulla macchina da proiezione trasforma nei corrispondenti suoni.

Riassumere, sia pure succintamente, la storia di questa scoperta, sarebbe un po' lungo e ci accontenteremo perciò di dire semplicemente che dapprima si ammise l'ipotesi di un parallelismo fra l'armonia dell'occhio nell'osservare certi perfetti particolari architettonici o disegni, e l'armonia — cioè quella che veramente noi conosciamo sotto questo nome — che accarezza il nostro orecchio se colpito da vibrazioni acustiche regolari e proporzionate.

Che cosa si fece per dimostrare ciò?

In una comune macchina cinematografica per pellicole sonore, si fece svolgere un film eccezionale, costituito cioè da diverse serie di motivi geometrici (linee a greca, a campanelli, a cuspidi, ad intagli regolari, ecc.) e si prestò l'orecchio all'altoparlante: l'idea era originale sì, ma dopo tutto valeva la pena di tradurla in atto, e si vide che non si era perduto del tempo, poichè tosto si diffusero dei suoni nitidi, pieni ed armoniosi, con un timbro che forse nessun istrumento suonato da persone sarebbe capace di mantenere inalterato.

Quale valore ha una tale scoperta? Nel campo sentimentale — astratto quindi — il valore è grandissimo poichè prova che un unico legame spirituale associa tutte le manifestazioni belle del creato e dell'uomo: idealmente potremmo dunque pensare di « collaudare » la purezza di un fregio udendo la mu-

sica da esso prodotta, e sentiremmo così un acutissimo squillo da un arco ardito e saliente, un motivo pacato e molle da certe facciate moderne lisce e monotone e forse un irruente *jazz* da un rococò dei più spinti! In pratica la questione venne, com'era logico, vista sotto altra luce, e più di tutto si pensò di sfruttare la possibilità di « scrivere » i suoni: prima di esporne i concetti è però necessario richiamare in breve alcune nozioni al riguardo della moderna cinematografia sonora.

La normale pellicola è costituita da una successione di « fotogrammi » che riproducono le scene colle piccole varianti dall'una all'altra, di cui si è già detto: il fotogramma ha dimensioni ormai adottate da tutte le nazioni, corrispondenti precisamente a millimetri 18 × 24, ed il moto longitudinale delle pellicole è ottenuto mediante l'ingranamento di un apposito rullo dentato in opportuni intagli ricavati ai margini. Tali fori sono determinati — come numero e posizione — in modo che ad ogni quattro di essi corrisponde un fotogramma, e così facendo scorrere quattro intagli successivi si viene a cambiare completamente il fotogramma di prima. Ciò ha la sua importanza poichè la proiezione, ossia il passaggio della pellicola fra la lampada e l'obiettivo, non può avvenire con moto continuo ed uniforme, bensì a scatti e ci si convinca di questa necessità dal fatto che occorre una certa sosta — sia pure brevissima — di ogni fotogramma davanti alla sorgente luminosa per ottenerne l'immagine sullo schermo: se la pellicola passasse in modo continuo, lo schermo riprodurrebbe una serie di righe verticali e null'altro poi[...] tutti i particolari si sovrapporrebbero cao[...]camente.

Interviene perciò un dispositivo (v. fig. pag. 577) che consente il movimento a scatti della pellicola: esso è denominato « Croce di Malta » poichè la sua forma ricorda lo stemma di quella città, e fa un quarto di giro per ogni rotazione completa del tamburo che lo comanda (il quale invece si muove in moto uniforme essendo trascinato dalla manovella o da apposito motorino elettrico), cosicchè a ciascuna sua parziale rotazione corrisponde un'egual frazione di giro del rocchetto dentato ad essa calettato, il quale — in definitiva — girando di quattro denti per volta, sposta la pellicola di quattro intagli, ossia di un fotogramma.

In uno dei disegni qui riprodotti abbiamo presentato schematicamente il concetto ora svolto, e precisamente: mentre la pellicola scorre a scatti, come detto, un apposito diaframma avente le rigorose dimensioni di millimetri 18 × 24 circoscrive il fotogramma, il quale rimane fermo per un dato tempo (brevissimo) e viene proiettato sullo schermo: non appena giunge il momento di sostituirlo col successivo, occorre un dispositivo che copra il diaframma, altrimenti sullo schermo nasce confusione, ed entra allora in azione l'otturatore, composto da un disco metallico opaco per una certa sua parte e libero per la rimanente, che girando intercetta i raggi luminosi della lampada durante tutto il tempo impiegato nella sostituzione di un fotogramma col successivo, e libera invece il campo ai raggi non appena il nuovo fotogramma è a posto.

Un altro esempio di « banda » sonora a superficie variabile: in alto, a sinistra, la nota « la » emessa da un flauto; a destra la stessa nota emessa da un diapason; *in basso* la medesima nota ottenuta da un violoncello.

Da quanto detto si comprende che mentre le bobine si svolgono ed avvolgono con regolarità, la pellicola avanza a scatti e perciò è necessario prevedere una certa riserva o « riccio » fra i tamburi dentati, situati in alto ed in basso, e le rispettive bobine: tale « riccio » è poi tanto più indispensabile nel caso di *films* sonori, in quanto il passaggio della pellicola stessa innanzi all'apparato riproduttore deve avvenire con moto rigorosamente uniforme e costante.

I primi *films* sonori non avevano nulla di mutato rispetto a quel-

fossero molto accostate, la lama luminosa — che esigenze costruttive non permettono di ridurre a spessori inferiori ad un dato valore — verrebbe ad esplorare parecchie vibrazioni contemporaneamente, col risultato di fondere vari aspetti musicali e dare una pessima traduzione sonora della « banda » musicale.

Due sono i sistemi di

Le « bande » sonore sono state analizzate e studiate in tutti i loro elementi costitutivi, così che è ora possibile scrivere su di esse musica di qualsiasi genere, non escludendo di poter fra non molto udire delle armonie mai sentite finora per il fatto che gli strumenti creati dall'uomo non sono padroni degli infiniti suoni e tonalità che con altri mezzi possono invece esser liberati e condotti a noi. Sarà veramente un campo inesplorato quello in cui andremo con questa tecnica nuovissima?

li muti, poichè la musica, le parole ed i rumori vari (quando c'erano) venivano prodotti mediante un disco fonografico messo in rotazione rigorosamente sincrona col *film*: i difetti di tal sistema erano però numerosissimi, e si accolse quindi con grande compiacimento la realizzazione pratica di sistemi a « banda sonora » allegata alla medesima pellicola. Si era cioè pensato di ridurre di pochissimo la larghezza del fotogramma, portandola a 22 mm. al posto dei primitivi 24 mm. ed usufruendo della striscia laterale di 2 mm. per inserire i suoni, o almeno delle figurazioni lineari ad essi corrispondenti. La proiezione della pellicola in sè stessa non subisce mutamento alcuno rispetto a quanto si faceva coi *films* muti, e solo se ne aumentò la velocità da 16 a 24 fotogrammi al minuto secondo per poter distribuire sopra una maggior lunghezza le vibrazioni corrispondenti ai vari suoni registrati, e riuscire così ad esplorare la « banda » sonora con una lama luminosa orizzontale di costruzione pratica possibile: è infatti evidente che se le sinuosità delle variazioni sonore « banda sonora » oggi in uso, e di essi brevemente diremo. Il sistema *Movietone*, anche chiamato a *densità variabile*, è costituito da una successione di linee aventi la stessa larghezza della « banda », ma più o meno serrate a seconda dell'intensità dei suoni: così i vari tratti si presentano tanto più opachi quanto più sono intensi i suoni registrati, e gli stessi tratti sono più accostati uno all'altro coll'aumentare della frequenza. Nel sistema *Photophone*, detto a *superficie variabile*, la striscia sonora si presenta a denti di sega, con cuspidi tanto più allungate quanto più intensi sono i suoni da registrare, e tendenti alla maggior finezza con l'aumentare della frequenza.

La registrazione dei suoni avviene con speciali apparati di cui il cuore è dato dalla cellula fotoelettrica (1) e ad ogni modo per quanto concerne questa nuovissima tecnica, valgano i cenni illustrativi contenuti negli schemi qui riprodotti, mentre per altri parti-

(1) Vedi l'articolo dell'ing. Bonacossa sulla *Televisione*, pubblicato nel fascicolo di settembre 1932 (pagina 676) della Rivista.

colari rimandiamo ad un articolo di recente apparso su queste stesse colonne (1).

Un'attenta analisi della costituzione delle « bande » sonore nel caso del sistema a superficie variabile, ha permesso di studiare con esattezza tutti gli elementi che concorrono alla registrazione di un certo suono, e così si è trovato che nella parte opaca della « banda » limitata dalla linea sinuosa l'*intensità* è rappresentata dall'ampiezza delle vibrazioni impresse nella zona stessa, il *timbro* deriva dalla forma di ogni vibrazione elementare e finalmente l'*altezza* dei suoni corrisponde alla periodicità delle oscillazioni registrate. Se, quindi, si prepara una « banda » sonora, non ottenuta col normale sistema di sensibilizzare una pellicola fotografica coi suoni di un'orchestra, bensì scrivendo direttamente sulla carta trasparente i profili sinuosi dell'armonia che si desidera registrare, ecco che si è giunti alla realizzazione della vera musica sintetica.

Tutto ciò è naturalmente assai più facile a dire che ad ottenere, poichè il lavoro da eseguire, prima di giungere ad un risultato appena appena concreto, è di una mole veramente spaventosa. Pensiamo un po' all'immane fatica dell'analisi di « bande » sonore note onde scindere i vari suoni e studiarne anche i minimi particolari che differenziano una nota dall'altra e le impercettibili sfumature che possono anche dipendere da condizioni di risonanza o di difettosa trasmissione delle vibrazioni nell' atmosfera, ed immaginiamoci la grande volontà che deve animare il ricercatore per riuscire nell'intento di formarsi un catalogo completo di ogni nota emessa dai vari strumenti, non-chè dei vari accordi nei diversi timbri! C[illegible] fatto, occorre poi pensare alla sintesi p[illegible] giungere alla scrittura musicale di quello ch[illegible] si desidera, combinando e sovrapponendo [illegible] modo acconcio i profili relativi alle varie [illegible] tuazioni musicali.

Questa esplorazione tecnico-musicale è sta-ta fatta da un elettricista di Monaco di Ba-viera — Rudolf Pfenninger — che nell'otto-bre 1932 riuscì a presentare ad un pubblic[illegible] di invitati alcuni saggi di queste sue trascri-zioni musicali: per tali prime prove, avev[illegible] scelto dei brani con armonie semplici come i[illegible] *Largo* di Haendel, e l'impressione negli ascol-tatori fu ottima. Si udiva una voce musicale di nuovo genere, paragonabile a quella dell[illegible] xylofono, ma in certo modo astratta; essa comunque, piacque, destando molti consensi per la nuova tecnica.

Eccoci dunque ad una svolta che può an-che avere un notevole peso nell'avvenire del-la musica: quando uno si mette al tavolo e con una specie di.... sesto senso cerca di tra-durre in un disegno quel certo effetto musi-cale da cui si sente pervaso, evidentemente non si può sapere dove si arresterà, poichè musiche nuove possono scaturire da queste strisce sonore compilate a mano, musiche delle quali non si può avere oggi idea perchè i nostri strumenti sono adattati ad imprescindibili necessità pratiche.

E potrà così nascere a poco a poco la vera musica dell' Universo, plasmata a somiglianza di quel mirabile accordo che lega la mutabile vita di tanti esseri alle impassibili vicende dei Mondi disseminati nell'immensità eterea, sconosciuta e misteriosa.

LUCIANO BONACOSSA

Arrivederci e grazie!

(1) Vedi il fascicolo dell'agosto 1933 (pagg. 636 e segg.) all'articolo *Il film sonoro* di D. E. Ravalico.

(fot. L. Costa, Tripoli)

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI. VEDUTA GENERALE DELLE CUPOLE. - LA CUPOLA MAGGIORE, IN PRIMO PIANO, APPARTIENE AL SEPOLCRETO.

IL RESTAURO DI UN IMPORTANTE MONUMENTO

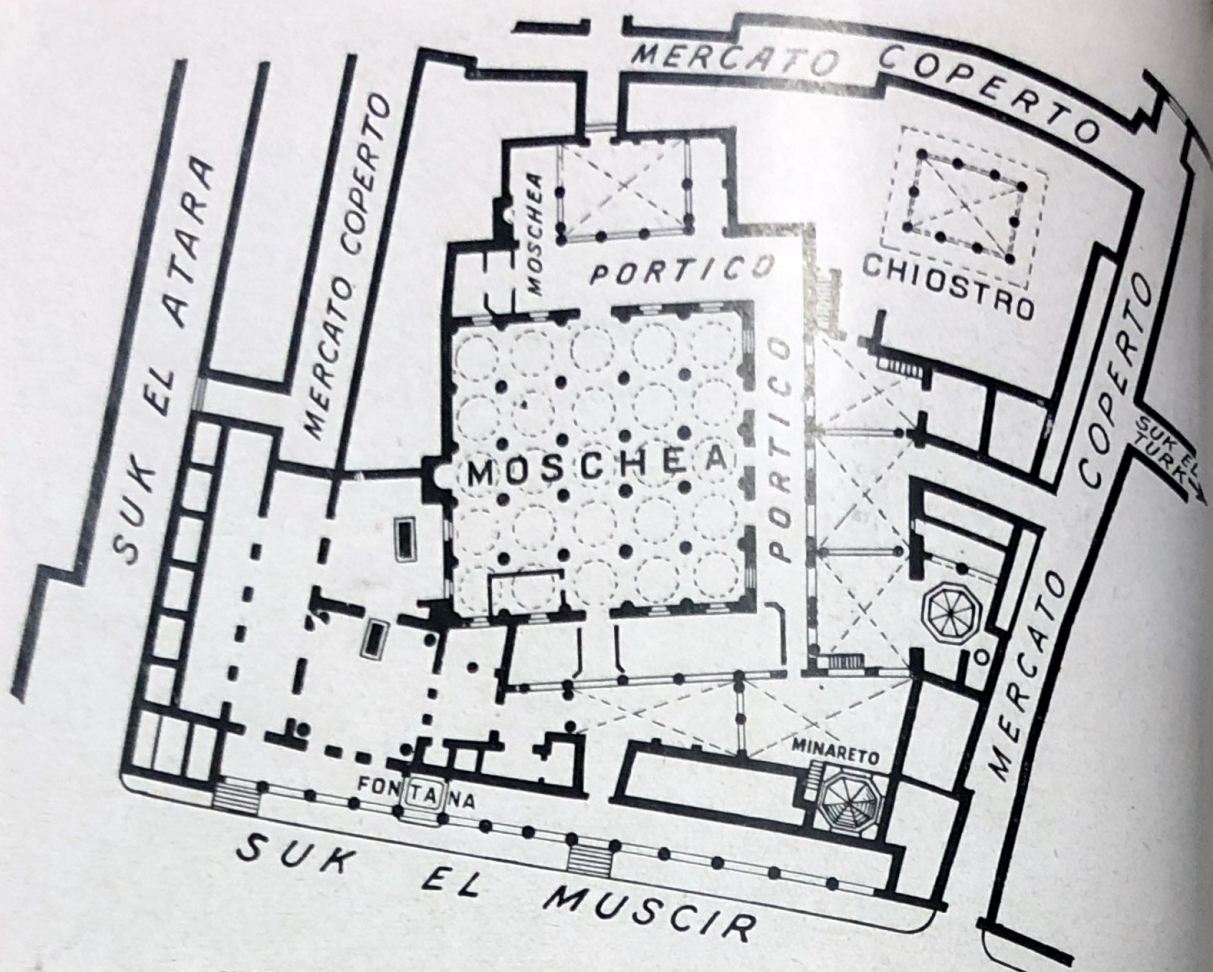
La moschea dei Caramanli a Tripoli

UNA delle strade tipiche tripoline è Suk el Muscir: tra le vecchie strade della città è una delle più importanti, e congiunge la piazza dell'Orologio col grande piazzale esterno, su cui, a raggera, convergono tutte le arterie maggiori.

Nel suo punto più alto affiorano resti di un antico passaggio, specie di corridoio congiungente il castello con la Moschea per uso privato del Pascià; così dice la tradizione. Un modesto portico, sorretto da colonnine di varia provenienza e dimensione, riunite con garbo ed accorgimento, vi fronteggia, anzi vi domina il sommo della gibbosità sulla destra della strada; sulla sinistra, invece, continua la serie di botteguccе allineate, dove si vende un po' di tutto, esclusi i commestibili.

Sotto il portico esiste tuttora un'antica fontana, l'unica rimasta nel quartiere; a lato di essa si raccoglie giornalmente, accoccolato su stuoie, un gruppo di indigeni, fabbricanti caratteristici berretti bianchi, di uso locale. Al centro del portico si apre il portale di accesso alla Moschea; la pianta di questo edificio consiste in un grande quadrato, di 20 m. di lato, di cui tre lati sono liberi e con soprastanti loggiati, mentre il quarto è formato da una intera parete continua e costituisce la parte principale della Moschea.

La grande aula è coperta da 25 cupole a calotta — di cui due più alte e sorrette da un sistema di 16 colonne di marmo bianco — disposte su quattro file simmetriche.

L'accesso è effettuato dal grande portale a

PIANTA DELLA MOSCHEA DEI CARAMANLI A TRIPOLI (SCALA APPROSSIMAT. 1:500).

tramontana, più grande di tutti e simmetrico a quello esterno sotto il porticato.

Nei periodi di maggior affluenza di fedeli, come nel mese di Ramadàn, si aprono anche le altre porte di ponente e mezzodì, rivolte verso i mercati interni. La parete di levante, cioè quella continua, è rivolta verso la Mecca o città Santa; in essa si apre la grande nicchia (*mihrab*) orientata verso sud-est; a lato di essa vi è una specie di scaletta, (*minbar*), che raggiunge in sommità una edicoletta coperta di una leggera cupola scolpita di legno dorato. Le fiancate della scaletta, a differenza di tutto il resto, sono di marmo nero, con intarsi colorati, arieggianti lo stile barocco italiano; lavoro fine, ricco e ben conservato.

Il lato di ponente comprende tre porte arcuate — di cui due minori — tutte rispondenti al locale per abluzioni, parte integrante di tutte le moschee anche le più modeste; in questa Moschea, detto locale è ricavato in un'ala di portico, racchiuso da modeste cancellate di legno: qui appunto i fedeli compio- [illegible] di rito, prima di accedere al luogo [illegible]

L'interno della Moschea risulta diviso in cinque navate eguali, che si contano trasversalmente. L'arredamento è succinto: vi è, nelle prime tre navate, un doppio strato di stuoie, di produzione locale, ricoperte da morbidi tappeti. Com'è noto, il rito prescrive di camminare scalzi sulle stuoie e sui tappeti.

A sinistra entrando, si vede una grande tribuna addossata alla parete, riservata alla famiglia dei Caramanli, titolare della Moschea. In angolo, a mezz'aria, è collocato un piccolo pulpito, su cui si svolge un rito annuale nella ricorrenza del *Milud* (Natale e Capodanno musulmano); in alto, su tre lati, ricorre l'ordine di tribune o loggiati soprastanti ai portici esterni ed occhieggianti nella grande aula.

Nel centro della parete di fondo troneggia la grande tribuna di legno scolpito, sopraelevata fino al piano dei loggiati, sporgente fino alle [illegible] colonne e sorretta da quattro esili colonnine di legno dipinto.

Alle tribune si accede dall'esterno; alcune di esse sono riservate alle donne, che vi giungono attraverso appositi passaggi.

(*fot. L. Costa, Tripoli*)

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI - VEDUTA INTERNA - (COL MIHRAB E MINBAR - PARETE CONTINUA) - DOPO I RESTAURI.

***

Chi vuol visitare la Moschea si rivolge al custode, nelle ore stabilite: il visitatore è sempre accontentato, salvo, s'intende, per gli eccezionali periodi di festività musulmana. Appena varcata la soglia della Moschea, il visitatore è invitato a togliersi le scarpe, o ad infilarsene, come soprascarpe, altre che gli vengono prestate lì stesso. Se si tratta di comitive preavvisate o di personalità, vengono stese comode passatoie che permettono di passare più comodamente senza offendere i tappeti o le stuoie rituali; è doveroso per il visitatore di non oltrepassare i bordi di dette passatoie e di conservare, nel contempo quella riguardosità che è dovuta al luogo di culto.

La grande aula, pur essendo un semplice quadrato, ha del mistico ed invita al raccoglimento; l'occhio a poco a poco si adusa alla penombra e non è distratto da vistose suppellettili; nelle Moschee l'arredamento è semplicissimo e la suppellettile è quasi del tutto eliminata. Chi gira lo sguardo attorno sulle pareti vedrà che queste, per una certa altezza, sono rivestite con un paramento di maioliche, disposto a specchiature riquadranti finestre e portali e suddiviso in pannelli di vario disegno, con fiorami e festoni, o motivi arabeschi, nelle tre tinte giallo-verde-bleu e con filettature nere. Al piede, il paramento appoggia sulla zoccolatura di marmo bianco: al sommo di esso gira, a circa quattro metri di altezza, un grande fregio a stucchi, alto quasi un metro, che segna il netto distacco fra il paramento stesso ed il nascimento degli archi reggenti le cupole.

La decorazione risulta graziosa, leggera ed elegante, quasi una morbida trina candida e liscia, variata nei motivi dall'una all'altra specchiatura. Attorno alle riquadrature del fregio gira un largo bordo verde, riproducente a stucco alcuni motivi coranici.

Sopra il fregio ricorre l'ordine dei pùlvini, simmetrici a quelli soprastanti alle colonne, diritti e lavorati a stucco, con motivi eguali tra loro a due a due. Sopra i pùlvini si im-

(*fot. Scialom Haggiag, Tripoli*)
TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI - PORTICO ESTERNO. I VENDITORI DI BERRETTI.

postano gli archivolti reggenti le cupole e gli archivolti dei loggiati ricorrenti lungo i tre lati dell'aula e tagliati a tutta luce fino alla base; il vano dei loggiati è sbarrato da bassi parapetti di legno intagliato; la copertura è di travetti di legno dipinto, di tipo analogo a quelli tuttora in uso presso alcune case di notabilità indigene.

In sommità ancora domina il bianco. Archi, pennacchi e cupole sono a stucco bianco con fondo liscio, aggraziato da semplici e radi motivi geometrici, simmetrici per tutte le cupole, meno le due più alte, molto più ricche. Il visitatore, anche se affrettato o distratto, resta ammirato e quasi sorpreso di trovare lassù tanta decorazione così fine e così abilmente profusa sotto le due cupole maggiori, corrispondenti ai centri della prima ed ultima navata. Sopra una pianta quadrata si appoggia il tamburo ottagonale, sorretto dalle conchiglie nascenti nei quattro spigoli; le facce del tamburo sono forate da finestrelle, simmetriche tra loro e ricche di stucchi e motivi geometrici; la decorazione è sobria ed elegante, con ritorno di fregi riproducenti motivi e versetti coranici. Sotto la cupola è tutto un ricamo, inquadrato da grandi linee geometriche scendenti dal centro, con nascimento della doppia stella centrale, all'uso arabesco.

Tutto questo insieme di bianco e verde è, qua e là, aggraziato dai toni gialli delle antiche dorature, ora ripulite, e ravvivato dal rosso fiammante delle chiavi d'arco e delle catene reggenti rossi lampadari di ferro, di forma tipica ottagonale.

⁂

Già da qualche mese si è completato il grande lavoro di restauro interno della Moschea e tutto il ripristino del paramento in maioliche, dentro e fuori dell'aula. Le varie ferite, aperte in due secoli di vita — tanti ne conta la Moschea (1150-1350 Eg.) — erano state di recente tamponate alla buona, in modo sommario, da mani inesperte e con materiale occasionale. Si rese perciò necessario, anzi urgente, un grande lavoro di restauro generale, effettuato su tutte le fronti; su qualcuna di esse, il restauro può dirsi ormai ultimato.

Il materiale ceramico venne fornito dalla R. Scuola di Ceramica di Faenza, e da essa espressamente eseguito attenendosi ai modelli prelevati sul posto ed ai quantitativi richiesti, con un totale di oltre 15.000 pezzi. L'opera di restauro, iniziatasi col paramento, a poco a poco si estese a tutto l'edificio, alle cupole, alle pareti, al pavimento; successivamente agli stucchi, marmi ed infissi, porte e finestre, di legno e di ferro, più o meno sconnessi dal tempo. Tolto lo spesso strato di grasse vernici sovrapposte, applicate da chissà quante mani sui portali esterni di robusta noce, sono ritornati in luce i pannelli scolpiti ad intaglio arabesco, resi all'antico splendore dopo un accurato restauro.

La direzione artistica dei restauri è stata affidata alla R. Soprintendenza dei Monumenti della Tripolitania, trattandosi di edificio classificato Monumento Nazionale, del resto come tutte le altre moschee della Città.

La spesa per l'acquisto del materiale ceramico venne in parte sostenuta dalla Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti, che a suo tempo aveva promosso l'opera di restauro; il rimanente della spesa, compresa quella di mano d'opera e d'acquisto di mate-

(*fot. L. Costa, Tripoli*)

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI - INTERNO (DOPO I RESTAURI).

riali, venne sostenuta dalla Amministrazione dei Beni Vacuf, proprietaria dell'edificio e di quasi tutte le moschee tripoline. L'opera di restauro venne eseguita colla precisa direttiva di riportare il più possibile l'edificio allo stato d'origine. I lavori richiesero mae-

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI. PORTICO INTERNO (LATO DI PONENTE) DOPO I RESTAURI. (*fot. L. Costa, Tripoli*)

cortiletti con archi e colonnine e dei porticati laterali; qua e là gli capiterà di osservare qualche indigeno accoccolato, oppure occupato nelle prescritte abluzioni prima della preghiera. Sotto al porticato riservato alle abluzioni, vedrà una corona poligonale di sedili che circonda un serbatoio d'acqua, a cui ognuno attinge il quantitativo necessario. Nella Moschea dei Caramanli il servizio d'acqua per i fedeli è il più completo e, dietro modesto compenso, si può avere anche acqua calda.

Il lato meridionale del portico è in comune con una specie di seconda Moschea all'aperto, un tempo usata nella stagione calda, e poi abbandonata; ora vi si sta riattando tutta l'antica decorazione a stucchi, in gran parte distrutta od occultata dallo spesso strato di tarde rabberciature. In un angolo esterno è incuneato un altro fabbricato minore; questo piccolo fabbricato consta di due ordini sovrapposti di piccoli ambienti, disposti attorno a un cortiletto appartato, come in un chiostro; è un edificio appunto analogo al chiostro e chiamato *Medresa*, scuola coranica.

Girando poi verso il lato settentrionale del fabbricato si nota il gradevole effetto di contrasto del bianco delle pareti e del minareto, profilato contro il turchese del cielo, quasi sempre sereno; nel suo insieme il motivo è grazioso ed intonato col verde delle porte, delle inferriate e del pergolato d'angolo; decorazione semplice e festosa, comune a quasi tutte le moschee. A pochi metri

stranze scelte fra tutte le arti, e di tutte le specie, a cominciare dal maestro muratore, per passare ai ceramisti, marmorari, scalpellini, stuccatori, decoratori, fabbri e forgiatori; per passare ancora ai falegnami, carpentieri e intagliatori, ed in appresso ai verniciatori, pittori ed al doratore. Con opportuni accorgimenti si è provveduto anche al mascheramento degli impianti, occultandoli nei punti meno appariscenti.

Fuori dei [illegible] di preghiera, il visitatore [illegible] agio sotto i portici della [illegible] recentemente restaurati, [illegible], potrà ammirare un [illegible] di luce, nell'insieme dei

(*fot. L. Costa, Tripoli*)

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI - PORTICO ESTERNO, (LATO A TRAMONTANA) DOPO I RESTAURI.

da terra, dove ha nascimento il fusto del minareto, esiste un'antica meridiana, ivi collocata in origine e che riavrà il suo gnomone, tuttora mancante. Sotto l'ala settentrionale del porticato interno esiste un gruppo di tombe della famiglia Caramanli; il gruppo continua ancora verso sinistra, formandovi un vero cimitero, in parte coperto e in parte allo scoperto, nel cortiletto attiguo alla Moschea.

Da qui, sempre con la guida del custode, si passa ad un sepolcreto chiuso; ivi riposa il fondatore della Moschea Ahmet Pascià Caramanli, che vi fondò la Moschea nell'anno 1149 dell'Egira (a. D. 1736). Il sepolcreto risulta di due locali abbinati, a pianta quasi quadrata, con un lato in comune con la parete di sud-est della Moschea: quella continua. Le pareti interne di questi due ambienti sono pur esse ricoperte di maioliche, analoghe a quelle della Moschea; anche qui riquadrano finestre e portali, e recano più profonde tracce di rovina. La luce vi penetra dall'alto attraverso una corona di finestrelle forate, ricorrenti nell'altezza del tamburo che regge la cupola. Nel primo ambiente la cupola è circolare, nel secondo è a pianta quadrata, a padiglione. Opportuni e pratici accorgimenti rettificano le piante irregolari degli ambienti, spostati anche nei loro assi.

Durante il corso dei restauri si è rintracciata la primitiva copertura esterna della cupola maggiore, cioè quella circolare, fatta a squame semicircolari in cotto e smaltate in verde; materiale oggi quasi scomparso, ma che si ritiene di fabbricazione locale; così almeno risulterebbe dal rinvenimento di alcuni forni per materiale analogo, messi in luce da alcuni scavi recenti a poca distanza dalla Moschea.

Il materiale ceramico originario invece può ritenersi tutto importato, prodotto da qualche antica fabbrica andalusina, oggi sconosciuta. Nel Castello di Tripoli ed in qualche altro edificio privato si ritrova del materiale affine, ed anche eguale; materiale indubbiamente eccedente sull'ordinativo per la Moschea ed utilizzato per fabbisogni locali.

Il livello attuale del sepolcreto non è quel-

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI - SEPOLCRETO - TUMULO DI HASSUNA PASCIÀ CARAMANLI. (DOPO I RESTAURI). (fot. L. Costa, Tripoli)

dell' abitato, non si fanno più inumazioni; l' unica eccezione venne fatta nel dicembre scorso per accogliervi la salma del nonagenario Hassuna Pascià Caramanli — spentosi in Tripoli il 3 dicembre 1932 — che fu collocata, fra il compianto di tutta la comunità musulmana, nella tomba scavata sotto il grande arco dominante il sepolcreto, nello stesso punto da lui prescelto. Le finestre aperte nella parete in comune colla Moschea ed occhieggianti entro di essa, si direbbero così adattate per mantenere un mistico contatto tra i viventi ed i trapassati.

In questi due ambienti l'opera di consolidamento e di restauro si presenta alquanto più complessa, lunga e dispendiosa; a lavoro finito però, spesa e lavoro saranno più che ripagati dall'importanza, bellezza e grandiosità di questi due ambienti, oggidì quasi sconosciuti al pubblico.

lo d'origine, che giaceva alquanto più basso e fu più volte rimaneggiato dalle successive inumazioni.

Dei due locali riuniti, sembra che soltanto quello di fondo sia stato — in origine — destinato a sepolcreto; lo stesso fondatore avrebbe, egli vivente, indicato quella specie di cripta come luogo di sepoltura per sè e per i suoi congiunti; così dice un'iscrizione murata nel corridoio esterno, dove la scritta invoca dal passante una piccola sosta e lo invita a rivolgere un reverente pensiero alla buona memoria del defunto. Oggi, sul piano così fitto di tumuli, ci si muove a stento; anche qui, come in tutto il resto

***

A giro finito il visitatore isolato potrà riposarsi fuori, sotto il porticato esterno: ivi troverà un caffè indigeno tenuto da un caffettiere che sa conciliare i varî gusti dei clienti. Se il visitatore si trova in comitiva, può addentrarsi nel gruppo dei mercati coperti attigui, disposti a corona attorno alla Moschea. Questi mercati formano, con la detta Moschea, un unico corpo di fabbrica, sempre di proprietà della stessa Amministrazione. L'addentrarsi in quel labirinto è pia-

cevole, specie nella calda stagione: è una passeggiata fresca, riposante, attraverso corridoi lunghi, stretti, blandamente illuminati. Al tramonto i mercati vengono tutti chiusi. Verso le ore 11 del mattino questi vanno animandosi, facendosi saturi di una folla rumorosa ma disciplinata; in quell'ora tutti gridano il prezzo della loro mercanzia, come ad un'asta pubblica. Nel pomeriggio ritorna la quiete; così anche per il venerdì, che è giorno festivo, con mercato ridotto.

Il visitatore che si indugia sotto il mercato, di solito non esce dallo sbocco verso Suk el Muscir, ma da quello opposto che lo porta in una viuzza tutta bianca e tortuosa; di fronte a lui si apre un portale che immette in un secondo gruppo di mercati coperti, riservato ai tessitori di lana ed indicato come il più antico dei mercati tripolini. Verso destra sorge un'altra moschea ritenuta la più antica della città: tutta bianca, semplice ed austera, si inquadra bene, col suo minareto, con tutto il gruppo dei fabbricati attigui, formando con essi uno di quei tipici quadretti del così detto « color locale ». Verso sinistra, invece, la stradicciuola prosegue stretta, dritta e rumorosa; qui ferve ininterrottamente, ad eccezione del sabato, il lavoro degli argentieri tripolini.

(*fot. Muzi, Tripoli*)

TRIPOLI - MOSCHEA DEI CARAMANLI. PORTICATO ESTERNO A SUK EL MUSCIR E NUOVO PORTALE ALLO SBOCCO VERSO LA PIAZZA ITALIA.

Sotto il mercato coperto, a metà percorso, s'innesta un braccio minore che forma, con nome diverso, il prolungamento di Suk el Turk, la meta gradita di passeggiate e di soste, l'emporio multicolore delle mercanzie più disparate, sempre affollato a tutte l'ore.

La passeggiata a Suk el Turk, torna sempre piacevole. Lo striscione di pergolato che si stende da un capo all'altro di esso, è il mezzo più pratico ed opportuno, per smorzarvi la troppa luce e la calura nelle torride giornate africane.

LUIGI TURBA

LA TRASFORMAZIONE DEL VENDITORE AMBULANTE

Sui venditori ambulanti di Napoli c'è — se non sbaglio — una raccolta musicale delle « voci », come per gli Arabi c'è una raccolta di notazioni musicali per i canti folcloristici. Le « voci » erano le lodi della merce venduta; lodi sperticate e voce più che mai stentorea, modulata però in alti e bassi e salti di ottave, e con inflessioni talvolta allegre, talvolta melanconiche. Deve esistere perfino qualche vecchio disco fonografico che ne riporta alcune.

Ma il venditore ambulante, quello caratteristico di una volta, non c'è più. È sparito da pochi anni; resta solo nel ricordo dei più vecchi e in fotografie sbiadite.

Con il tempo, come è cambiato il popolo napoletano, così è cambiata la caratteristica figura del venditore che non aveva posto fisso, non una bottega, non un'insegna, ma — al massimo — un asinello sul quale caricava la merce e, quanto meno, una cesta colma di ogni ben di Dio; e si recava di via in via, di porta in porta per tutta la città a chiedere:

— Volete. . . .?

La massaia aspettava tranquillamente che il *suo* venditore venisse a bussare alla sua porta, e sceglieva, e contrattava, e stiracchiava sul prezzo, finchè non otteneva quello che voleva: merce molta e prezzo basso.

In questo modo si vendeva un po' di tutto: le ciambelle e l'acqua; il cotone e la stoffa, la carne ed il vestito confezionato. Ora non più. La massaia moderna non aspetta; se ha bisogno di qualche cosa telefona al suo fornitore, corre al più vicino negozio e compera quello di cui necessita, o si reca al più vicino « puosto ».

LA MASSAIA ASPETTAVA UNA VOLTA TRANQUILLAMENTE CHE IL « SUO » VENDITORE VENISSE A BUSSARE ALLA SUA PORTA, NEL QUOTIDIANO GIRO FATTO CON LA CARRETTELLA PER LE VIE DEL QUARTIERE....

Spieghiamoci: il venditore ambulante non esiste più in quanto egli più non va di porta in porta ad offrire la sua merce; ma esiste sempre. Si è trasformato. Da nomade perfetto è diventato quasi stabile; ma esiste, ma lo spirito è quasi uguale a quello di una volta. È così che si è avuto il «puosto»; esso, che deriva in linea retta da « posto » italiano, e da «posteggio», non è — nè più nè meno — che il diritto pagato al Comune, in ragione di tanto al metro quadrato, di occupare temporaneamente un dato spazio in una via secondaria

(*fot. R. Carbone, Napoli*)

IL TRIONFO DEGLI « AMBULANTI » È NELLE FIERE - LA FOLLA GIRA INTORNO ALLE BANCARELLE, CHE SCIORINANO OGNI BEN DI DIO, SCEGLIE, CONTRATTA E COMPERA.... (LA FIERA DI S. GIUSEPPE A NAPOLI).

della città, in un vicolo, in una piazzetta; è una bottega provvisoria all'aria aperta, un negozio che sparisce con il tramontare del sole.

Vi si trova un po' di tutto; ha giornate di trionfo e giornate di abbandono; qualche volta sorge clandestinamente e scompare al comparire di un vigile urbano; ha un solo segno caratteristico: la sgargiante ricchezza di colori.

Di dove viene il venditore ambulante?

Si è detto e ripetuto che il Napoletano è amante della musica; in parte è vero, ma egli è soprattutto un commerciante. Poco importa se gli affari gli sono andati bene o male alla fine della giornata; il necessario è che abbia commerciato. Compera, rivende; dopo che ha venduto torna a comperare. Molte volte si fa guidare dal suo gusto, dalle sue necessità, dalla sua passione, e crede debbano essere quelli il gusto, la necessità, la passione degli altri. Ed ecco improvvisato il venditore, che una volta si diceva « ambulante »; nel vendere si fa dettare legge dalla simpatia e dalla antipatia: a chi dà per dieci, a chi non dà neanche per cento. Anche nei grandi magazzini il « prezzo fisso » è stato oggetto di una grande e dura battaglia da vincere. Si è vinta perchè i tempi, l'opportunità, l'educazione commerciale così hanno voluto; ma *l'ambulante* è rimasto in parte quale era.

⁂

Il trionfo degli « ambulanti » è nelle fiere. Non si dica che le « fiere» non esistono più nei grandi centri: a Napoli esistono, come perdurano in tutte le altre città. Qualche esempio: il dì di San Giuseppe v'è la fiera dei giocattoli; alla SS. Annunziata, la fiera delle galline, degli uccelli e di tutti gli altri pennuti; a Natale ed a Pasqua la fiera di tutto quello che si può vendere, dal dolce alle scarpe; « fiere » che sono regolate da appositi editti municipali, si svolgono in date vie per le due prime ricorrenze, e un po' dappertutto nelle altre due.

In queste occasioni il venditore ambulante è padrone assoluto: non paga occupazione di suolo; sciorina la sua merce dinanzi agli occhi di tutti, ne urla le lodi, ne decanta la convenienza; la folla si avvicina, va, viene, esamina, giudica, diserta i magazzini dinanzi ai quali è venuta a mettersi la « bancarella » occasionale, e finisce col comperare. Per-

(*fot. Troncone, Napoli*)
DA NOMADE, IL VENDITORE È DIVENTATO QUASI STABILE, CON LA CREAZIONE DEL « PUOSTO » O POSTEGGIO....

chè in certe occasioni *bisogna* comperare: non se ne può fare a meno. Si compera più o meno, secondo le possibilità, ma non si può rientrare a casa senza il pacchetto di quello che si è acquistato alla fiera, anche perchè — essendo questa il più delle volte gastronomica — viene a collimare con la necessità del pranzo di rito, cui nessuno sfugge.

A Natale, per esempio, c'è tutto un mercato che sorge d'un tratto nel centro della città, ha vita due giorni, e poi dà l'arrivederci fino all'anno prossimo: è il mercato del pesce in via Santa Brigida, fra via Roma e Castelnuovo. Vi si riversa tutta la fauna del Golfo di Napoli e dell'Adriatico e magari delle coste dell'Africa, e il Napoletano è felice perchè può comperare come vuole, e prima di comperare può guardare, ammirare, fare quello che — con frase dialettale, ma profondamente espressiva e pittoresca — si dice « saziarsi con gli occhi ».

A Pasqua gli agnelli invadono le vie: sono rapidi passaggi di mandre intere per la periferia; belati di singoli agnelli per le vie che circondano le arterie principali; in questa stessa occasione trionfano le bancarelle pittoresche di chiocciole cotte e di cozze a zuppa. Per la Madonna di Mezzagosto il trionfo è dei cocomeri (angurie): il loro rosso fuoco interno e il verde della buccia si trovano in piramidi, in mucchi, in monumenti dove meno te lo aspetti: la tradizione vuole che la vigilia della Madonna il buon Napoletano non mangi altro che pane e anguria.

A San Giuseppe, abbiamo detto, è la fiera dei giocattoli; ed è, insieme, l'affermazione del piccolo artigianato. Poichè la tradizione narra che San Giuseppe fosse falegname, i

(*fot. R. Carbone, Napoli*)
...IL VENDITORE SCIORINA LA SUA MERCE, NE URLA LE LODI, NE DECANTA LA CONVENIENZA...

LIMONI E ACQUA « ZURFEGNA »: QUELL'ACQUA CHE HA PARTICELLE DI FERRO E DI ZOLFO ENTRO DI SÈ ED ESALTA I POTERI DELLO STOMACO, SE BEVUTA CON UNA PREMUTINA DI LIMONE...

giocattoli venduti sono tutti di legno ed opera di falegnami ed ebanisti: camere da letto per bambole, salotti, pupi, utensili, cavalli, sciabole e fucili: tutto è di legno, tutto è stato amorosamente curato dagli artigiani che forse vogliono, in quel solo giorno, esporre quanto il loro piccolo sogno di artisti ha potuto veder realizzato.

***

Il venditore ambulante, il vero e proprio nomade del commercio, esiste tuttavia ancora in qualche sporadico caso. Tutti gli altri si sono modificati: al peregrinare di tutto il giorno han sostituito il posarsi all'alba e l'andar via al tramonto; alla voce stentorea hanno sostituito il cartello con il prezzo e l'apparato vistoso; uno solo è rimasto quello che era: il venditore di acqua solfurea. Quest'acqua, che ha particelle di ferro e di zolfo entro di sè, che è frizzante e corroborante, ed esalta i poteri dello stomaco se bevuta con una premutina di limone, è tra-

IL VENDITORE DI ACQUA SULFUREA SERVE IL LIQUIDO DALLA SUA « MUMMARA »....

(fot. Troncone, Napoli)

.... ECCO, ALLA FIERA DI SANT'ANNA, I POLLI CHE ASPETTANO, INCONSCI, LA LORO SORTE....

dizionale appannaggio del « luciano » (il marinaio, cioè, e pescatore aborigeno di via Santa Lucia), e discende dalle sorgenti preromane del Chiatamone.

C'è, tra i venditori, quello preistorico e quello moderno. Il preistorico si attiene alla tradizione: ha un catino con alcuni bicchieri ed alcuni limoni, una « mummara » piena d'acqua solfurea, e dà la sua « voce » ancora; chi vuol bere si accontenta delle rudimentali risciacquature del bicchiere; il venditore moderno, invece, ha messo su perfino un carrettino con l'asinello, ma.... il metodo è sempre quello di una volta!

È però difficile incontrarlo; sono ancora pochi i superstiti. Il « luciano » che sta all'altezza dei tempi, ma che vuol sempre vendere acqua, mette su uno di quei brillanti chioschi di acquaiuolo, tutto splendore di ornamenti di [illegible] di nichel, di festoni di [illegible] e di [illegible], con l'acqua [illegible] e [illegible] liberamente spremute di limone ed acqua « zurfegna ».

LA PORTATRICE E VENDITRICE D'ACQUA È STATA VITTORIOSAMENTE SOSTITUITA DAL RUBINETTO DELL'ACQUA DEL SERINO.

L'arrotino che gira per offrire i suoi servigi, il carretto carico di ortaglie, che prima di giungere al mercatino nel quale *deve* fermarsi offre la sua merce un po' a tutti, tendono a scomparire.... Il venditore ambulante napoletano da nomade è diventato stabile, non per imposizione di regolamenti, per costrizioni di legge, ma perchè il suo spirito è cambiato, perchè sente che la sua iniziativa è poca cosa dinanzi all'organizzazione del compratore, il quale non aspetta che gli si offra la roba della quale ha bisogno, ma ne va in cerca; il compratore che non si accontenta di quello che gli si offre, ma vuole scegliere con comodo, con calma, far paragoni sul prezzo e sulla qualità, e poi decidersi.

Poichè il Napoletano ama la tradizione; ma non è schiavo di essa.

FRANCESCO STOCCHETTI

MASSA MARITTIMA - PANORAMA DELLA CITTÀ VECCHIA, VEDUTA DA MEZZOGIORNO (A SINISTRA, SI SCORGE LA PORTA « AL SALNITRO »; IN ALTO, A DESTRA, LA MOLE DEL DUOMO).

MASSA MARITTIMA

Una minuscola stazioncina di legno accoglie a Follonica il viaggiatore che scende dalla linea Pisa-Roma, dandogli il primo saluto della rupestre Massa Marittima.

Ma a Follonica egli non trova più il preistorico trenino che, con grande lentezza e altrettanto scuotimento, percorreva fino ad un anno fa la linea per Massa Marittima; esso ha ceduto ora il posto ad una veloce automotrice la quale inizia dolcemente la salita che, dopo un tratto in lieve pendio, si fa via via più ripida per attingere il vertice dell'altipiano in cui si eleva la città.

Invano, lungo la via, si cercherebbe di scorgerne gli edifici, chè Massa sembra essere ritrosa a mostrarsi al turista e sembra esser tanto più gelosa del suo isolamento, quanto più larga è invece l'ospitalità della sua gente.

Ogni tanto, tra le anfrattuosità del terreno e gli squarci della trincea in cui corre la via ferrata, riusciamo a vedere in alto, di sfuggita, la cima di una torre, lo sprone di un bastione; visione rapida che subito sparisce, quasi che la città voglia, con questo suo fuggevole mostrarsi, farsi vieppiù desiderare e stimolare la curiosità del viatore, sicura, come è, di poterne poi soddisfare le pretese e l'aspettazione.

Anche usciti dalla stazione d'arrivo, per quanto si volga l'occhio intorno, non si riesce a vedere nient'altro che il fianco scosceso d'una collina, qua e là sparsi casolari, qualche bella fattoria, ma nulla che indichi l'approssimarsi di un centro sì pieno d'arte e di storia.

Per un attimo quasi ci tenta l'idea di restare un poco in questa conca di campi solatii in cui svettano cortei di cipressi al sommo delle pendici coperte d'olivi, quadro mor-

MASSA MARITTIMA - IL SEVERO PALAZZO DEL PODESTÀ.

bido di colori, arcadico e sereno, sotto l'intenso azzurro del cielo.

*
* *

Invece di seguire la strada, che come tutte le strade giudiziose di collina e di montagna non prende d'assalto il declivio, ma preferisce girare l'ostacolo, è consigliabile, a chi ha buone gambe, di lasciare andare per conto suo l'autocorriera, e infilare una scorciatoia che tende dritta alla meta.

E, alla fine della salita, la città vi spalanca — veramente non troppo, chè è discretamente stretta — una massiccia porta che ha smesso completamente la sua aria arcigna da quando è stata privata dei suoi merli alteri.

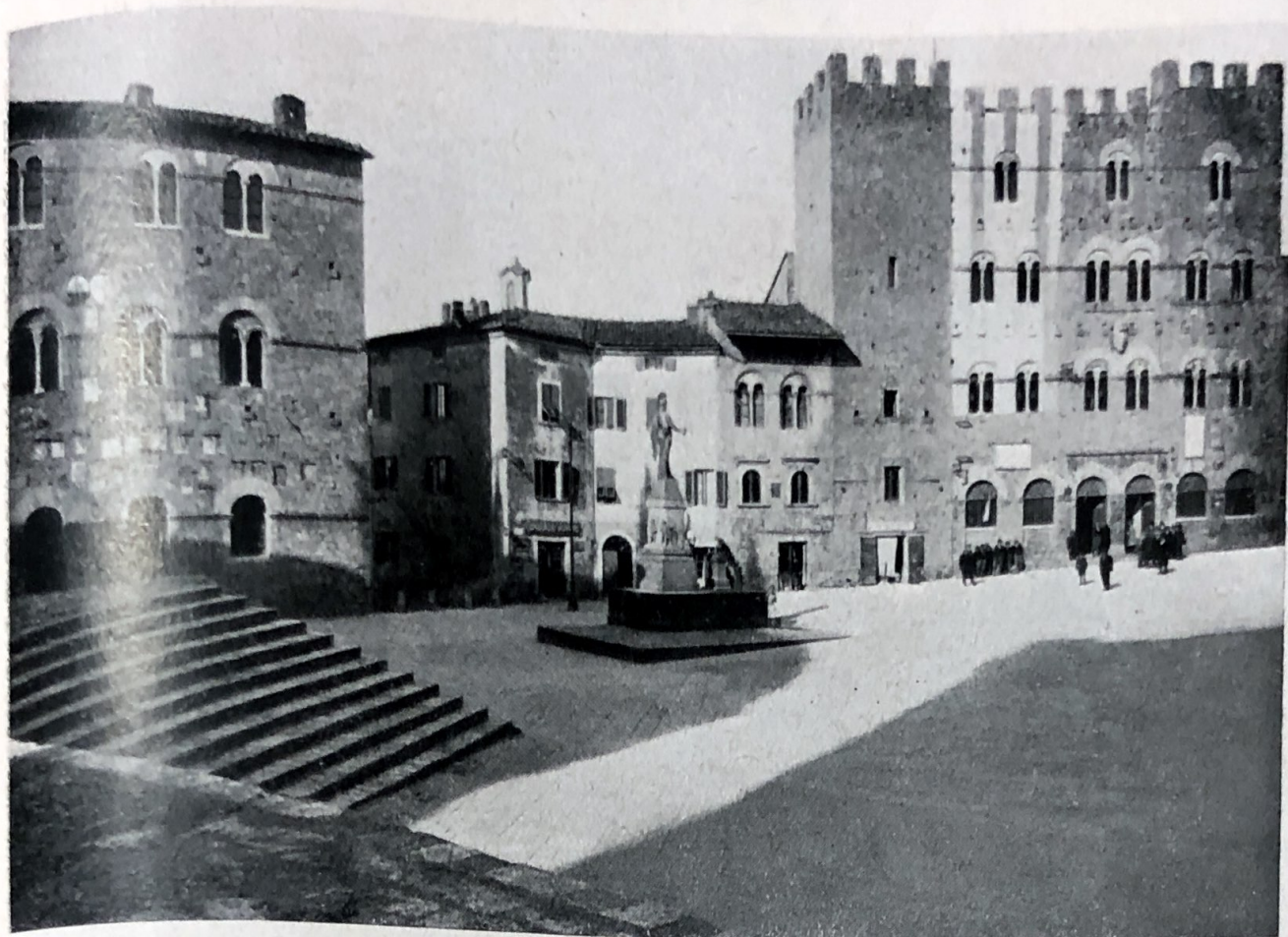
Di qui, come il capriccioso corso di un ruscello, la via s'in[illegible] fra alte case, sfiora la chie[illegible] di S. Michele, poi, dopo un brusco gomito, [illegible] palazzetto a bifore e una [illegible] del morto », e si [illegible] di una piaz-

za meravigliosa i cui lati vanno via via allargandosi per racchiudere una vasta area triangolare in fondo alla quale il Duomo si profila libero sullo sfondo del cielo.

Di fronte a questa visione che si presenta improvvisa ai nostri occhi, piena di luce, superba nella sua semplicità scenografica, non si sa dove fermare lo sguardo tante sono le bellezze in essa adunate, dal merlato Palazzo dei Priori, austero nell'aspetto ma illeggiadrito da tre file di bifore e dal volto soave di una *Madonna* del Lorenzetti che ci sorride dall'interno della sala maggiore, al Palazzo Malfatti che nel suo schietto stile ogivale si eleva sulle antiche Logge della Mercanzia, dalla signorile dimora dugentesca dei Conti di Biserno al rustico palazzetto che la fronteggia, tutto ci attira, ci commuove, ci soggioga in questa caratteristica piazza che imprime nella nostra mente le molte vicende gloriose e turbinose del libero comune Massetano.

E nell'indugiarci ad ammirare, noi vorremmo che questi palazzi ritrovassero intera la fisionomia del tempo in cui sorsero (quel secolo XIII che vide la maggior potenza della libera repubblica) vorremmo che il Palazzo dei Priori avesse riaperto il loggiato terreno e che la palazzina dei Biserno tornasse ad ornarsi della sua scala esterna poggiata su archi ogivi.

Appena un volger d'occhio, ed eccoci davanti al grigio palazzo del Podestà, su cui al posto del leone rampante di Massa, campeggiano orgogliose la balzana e la lupa della Repubblica di Siena, qui entrata da padrona dopo l'aspra battaglia combattuta nel Pian di Giuncarico nel 1335.

Sparsi capricciosamente, incastonati nella facciata, stanno gli stemmi dei Podestà succedutisi nel governo della città. Fra essi vi sarà anche quello di quel tal Nicolò Mignanelli che i Massetani precipitarono da una bifora prima dello scadere del suo mandato? E se il dominio di Siena fosse durato a lungo, dove avrebbero murato gli stemmi quando tutta la facciata ne fosse stata coperta? Domande che restano senza risposta e sulle quali non possiamo troppo soffermarci perchè attratti da un incavo [illegible] a lato della porta del Palazzo che ci dicono fosse destinato ad accogliere, nei [illegible] di mercato, l'unità di misura li[illegible] — il braccio — e da una campanella cui erano legati i condannati alla berlina.

MASSA MARITTIMA - PALAZZO DEL PODESTÀ, PALAZZINA DEI CONTI DI BISERNO, PALAZZO DEI PRIORI.

***

Una scalinata, che da ampia ed accogliente, si trasforma verso destra — per il progressivo restringersi degli scalini — in un semplice muro di sostegno, a causa del ripido scendere del terreno, ci chiama ora al Duomo ergentesi magnifico sull'alta platea.

Insigni furono i maestri chiamati da Massa a costruirlo, e, se non proprio da Enrico da Campione — come vorrebbe la scritta « Enricus hoc opus fecit », che trovasi nel capitello di una colonna della navata destra — certo la chiesa fu eseguita con i canoni della sua scuola.

Romanico nell'insieme, il tempio, che volge alla piazza la fronte e tutto il fianco destro, fu ampliato — dice una lapide posta nel transetto — da Giovanni Pisano, e lo stile del suo tempo si palesa nell'ultimo piano della facciata, nella parte dopo la cupola e nelle tre absidi.

Ed ora dobbiamo fermarci a ridire ad una ad una le bellezze di questo tempio, la mirabile fuga di archi ciechi che ne orna il fianco fino all'alto campanile, i leoni, i grifi, le sculture dell'architrave della porta maggiore, le formelle sotto gli archi, le cariatidi che sorreggono le colonnette delle due logge della facciata?

No. A che vale fare l'analisi grammaticale dei versi di un poema quando esso è bello, quando colma l'animo di gioia, di godimento artistico e ispira riconoscenza e ammirazione per colui, noto o ignoto, che ne fu il creatore?

Non importa, a chi guarda, sapere che le cariatidi sorreggenti le colonne centrali della più alta loggia sono un uomo, un'aquila e un cavallo a significare che il Verbo Divino è sublime come il volo di un'aquila, immenso come il pensiero umano e rapido nel suo diffondersi come la corsa di un cavallo; non importa sapere se l'eccentricità delle varie parti della facciata fu voluta a scopo prospettico o fu solo occasionale: c'importa solo rallegrarci di poter godere un sì mirabile spettacolo ed esser lieti che, con recenti restauri, il campanile abbia ripreso la sua forma originale, riaprendo le sue polifore, riaccogliendo le trecentesche campane, mute da vari anni, che la cupola abbia perso finalmente la goffa copertura rotonda e con essa sia sparito l'incubo della rovina che le incombeva da secoli.

MASSA MARITTIMA - MADONNA IN TRONO E SANTI, DI AMBROGIO LORENZETTI, NEL PALAZZO DEI PRIORI. (*fot. Alinari*)

E resta il voto che l'opera di restauro non si fermi qui, ma continui anche nell'interno del tempio, che, nudo, solenne, subì purtroppo l'ingiuria del secolo del gesso e degli stucchi.

Erano ormai 400 anni che la Cattedrale mostrava ai fedeli le sue tre navate coperte da un tetto a capriate visibili che aggiungeva snellezza alle sue colonne e permetteva, dall'interno, la vista della quadrifora della facciata. È vero, sì, che, qua e là, qualche trave cadeva rosa dai tarli, ma sarebbe bastato sostituirla per scongiurare ogni eventuale pericolo. Invece i vari Vescovi e i vari operai del Duomo — come si chiamavano allora quelli che sarebbero oggi i fabbriceri — si erano ficcati in testa di costruire le vòlte sotto il tetto.

Progetti e controprogetti si susseguirono per vari anni, rimanendo tutti sulla carta per mancanza di denari, fino a che — purtroppo! — verso la metà del 600 lo scempio fu compiuto: le belle capriate scomparvero dietro una volgare vòlta a vela, le mura furono coperte di calce e perfino sulle colonne, che sono in buona parte monolitiche, fu stesa un'ineffabile tinta grigio-cenere.

Ed ora, lentamente, si percorre a ritroso il cammino rimediando agli errori commessi nei secoli.

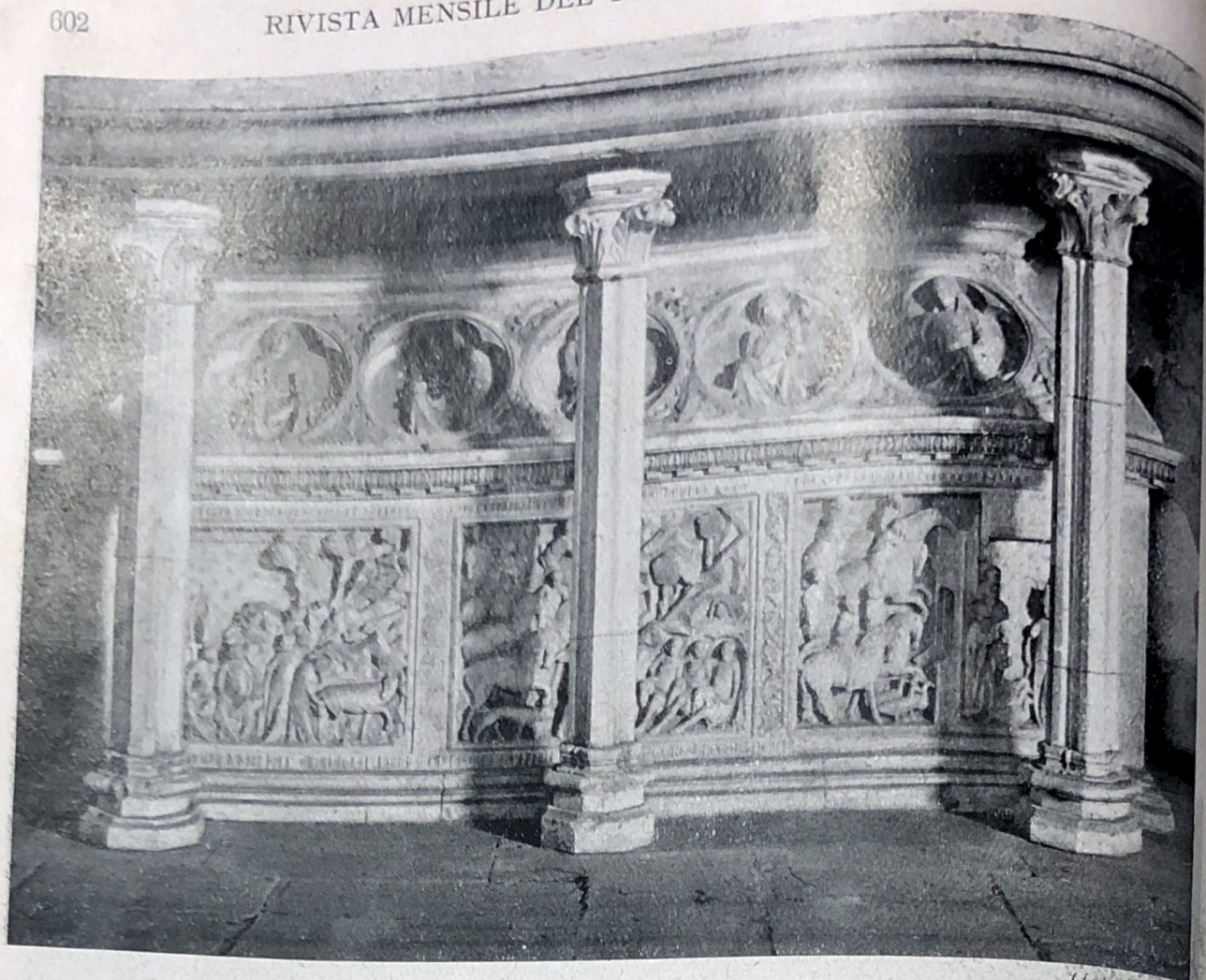
Lo scialbo, raschiato da mani sapienti, cade; e le pareti allora si svelano qua e là, coperte da meravigliosi affreschi di scuola senese, come — nella navata sinistra — quella bella cavalcata dei Re Magi, incorniciata da testoline in magistrali scorci prospettici; come quelle tre Sante, nella cappella di destra; come tanti altri frammenti sparsi lungo le mura nude e suggestivamente illuminati dalla mezza luce che piove dalle strette romaniche finestrelle a feritoia.

Bello il fonte battesimale sotto il primo arco della navata di sinistra! È opera di due epoche diverse; comacina la vasca monolitica che Giroldo di Iacobo da Lugano scolpì nel 1267 con vari fatti biblici inseriti fra le co-

MASSA MARITTIMA - LA BELLA CATTEDRALE, OPERA DI MAESTRI CAMPIONESI E COMACINI.

lunette di una decorazione ad archi trilobi; del Rinascimento lo snello tabernacolo marmoreo coronato dalla statua del Battista.

Eppure, guardate come due stili si fondono come le due epoche armonizzano e si uniscono per formare un tutto di incomparabile bellezza.

E non possiamo lasciar la chiesa senza il doveroso omaggio ad una gentile *Madonna* di scuola Senese che c'invita da una cappella; senza sorridere all'ardito accostamento di secoli che ha fatto di un fine sarcofago romano il gradino per la lampada votiva di una Madonnina trecentesca; senza aver ammirato, sotto l'altar maggiore, le fini sculture con cui il senese Goro di Gregorio ornò l'Arca marmorea che racchiude il corpo di S. Cerbone.

MASSA MARITTIMA - LA MIRABILE ARCA MARMOREA DI SAN CERBONE, NEL DUOMO (GORO DI GREGORIO, 1324) (fot. Alinari)

Decidiamoci ad uscire per non esser tentati di farci mostrare i meravigliosi reliquiari di ogni epoca, i preziosi paramenti sacri, tutto ciò che di bello i Massetani offrirono nei secoli andati alla reliquia del corpo del loro Vescovo che, quale Arca Santa e protettrice, sempre portarono nelle loro affannose migrazioni dal piano al monte sotto l'incalzar delle orde di Totila, o dei pirati greci o dei Saraceni distruttori della civiltà Populoniense.

Usciti sulla piazza piena di sole dove si svolge tutta la vita della città, fatta una breve punta ai graziosi giardinetti dietro le absidi del Duomo — anch'esse meritano molta considerazione — ripassiamo davanti al Palazzo dell'Abbondanza, granaio della repubblica Senese, sostenuto dai robusti archi ogivi delle fonti pubbliche, ora piene — si avvicina il mezzogiorno — di popolane affaccendate sotto i chioccolanti getti d'acqua. Il sole trae dal lucido rame delle tradizionali brocche toscane guizzi dorati, e sotto le vòlte profonde s'intrecciano arguti dialoghi nella dolce favella pura al pari della senese.

⁂

C'incamminiamo per una strada in forte pendio racchiusa fra muri secolari, tanto ripida che nell'ultimo tratto a cordonata ci fa spesso sostare per riprendere fiato e che si arrampica fino a una porta, Porta alle Silici, ultimo limite della Città Vecchia.

Siena, preoccupata di mantenere sotto il suo dominio le ricche miniere massetane, volle che il castello di Montereggio, già dimora dei Principi Vescovi fino allo scorcio del '200 e da essa distrutto nel 1338, risorgesse a perpetua minaccia della città.

A tale scopo mandò a Massa uno degli artefici della sua meravigliosa Torre del Mangia, Agnolo di Ventura, il quale, dopo aver costruito un complesso di mura e di bastioni, lo unì con un ardito arco all'antico cassero dei Massetani.

E questo poderoso fortilizio resta ancora quasi intatto, salvo che nelle merlature e nei viadotti di ronda, quasi tutti caduti e, benchè per qualche breve tratto interrotto, circonda tutta la parte alta della città.

MASSA MARITTIMA - CATTEDRALE. IL FONTE BATTESIMALE.

MASSA MARITTIMA - IL PALAZZO DELL'ABBONDANZA.

Varcata Porta alle Silici, ci troviamo in una piazza, che se fosse pianeggiante potrebbe benissimo scambiarsi per il pittoresco cortile di un castello. Una torre... quasi merlata, a difesa della porta dall'interno, l'aereo arco d'Agnolo teso fra le mura e la Torre del Cassero, campeggiante isolata nel centro; dietro di essa le logge del palazzetto dell'Arsenale; di fronte vecchie case annerite dal tempo, intorno la nuda cortina delle mura coronate da archetti pensili, il tutto immerso in un silenzio, in una pace, che — con un balzo di secoli — ci fa sognare gli spalti ancora formicolanti di armati, ci fa sembrare segnale di scolta le grida di un barrocciaio che sale l'erta di una via, riesce perfino a trasformare in clangori di guerra i segnali di tromba di un'automobile transitante nella Città Vecchia.

A sinistra, attraverso una turrita porta, in fondo ad una ripida discesa, le garrule campanine della dugentesca chiesetta di S. Francesco intrecciano con gli ulivi chissà qual misterioso dialogo.

Siamo nella parte alta della città, la Città Nuova, tagliata da un' arteria dritta ed ampia, incrociata ad angolo retto da varie strade laterali come se, anzichè vecchio di sei secoli, il suo piano regolatore fosse uscito dalla mente di un moderno urbanista.

In questa via, dove la chiesa di Sant' Agostino attende pazientemente un sapiente restauro che, riaprendo le sue lunghe bifore a due piani e togliendo gli altari di gesso, le restituisca il suo originale aspetto ogivale, palazzi severi e modesti edifici si alternano fino ad un ampio piazzale, ove un raccolto « Parco della rimembranza » ricorda ai posteri i 224 Caduti della Città.

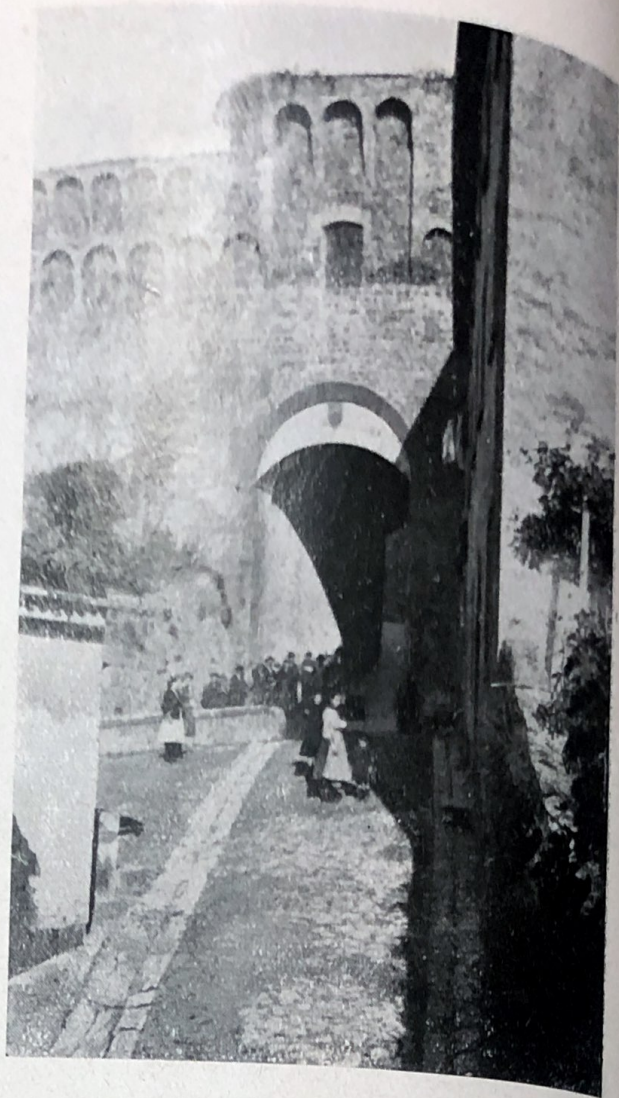
E, finito l'abitato, saliamo con breve passo al « Poggio », baluardo aereo su cui un susseguirsi di vallette erbose si perde in aspri dirupi coronati di lecci e di querce, belvedere aperto su un orizzonte infinito, a oltre 400 metri sul mare e dominante da uno strapiombo di 50 metri la città vecchia a cui volge una fronte curva di rocce a picco.

Intorno a questo sprone roccioso la città si estende a semicerchio, prima pianeggiante sullo sfondo dei monti senesi e delle Cornate

MASSA MARITTIMA - IL FORTILIZIO SENESE.

di Gerfalco, poi digradante colle sue case per tutto il declivio del colle, fino a che l'arco termina sotto di noi con le merlature dei palazzi maggiori, il campanile cuspidato e le absidi del Duomo, dopo le quali il monte declina con brevi ripiani sulla vallata che si apre ferace di messi, d'olivi, di viti, costellata di ridenti poderi, fino al Golfo di Fol-

MASSA MARITTIMA - CHIESA DI S. FRANCESCO.

MASSA MARITTIMA - TORRE DEL CASSERO E ARCO SENESE.

MASSA MARITTIMA - LA PORTA ALLE SILICI.

lonica che, con la sua ampia insenatura, abbraccia un immenso orizzonte di mare dove lontano sfumano i profili dell'Elba e della Corsica.

* * *

Su questo Poggio, dove è dolce sostare dopo che il sole nel suo tramonto ha sprigionato tonalità meravigliose d'oro antico dai marmi del Duomo ed ha acceso sulle vetrate e sul lontano mare le ultime scintille, quanti cinguettii di bimbi nei gruppi di famiglie che tornano dall'aver consumato la cena sull'erba e si avviano verso la piazza sottostante, da cui sale il brusìo gaio e vivace del passeggio serale.

Sotto il cielo vivido di stelle, la città, sparsa di luci, ha un aspetto di sogno. Dai merli, dalle bifore, dai neri palazzi sembrano levarsi voci del passato.

È forse la voce lieta di Ugo da Massa che canta nel « dolce stil novo » le ricche miniere della sua terra? Sono forse le prime parole di pace di S. Bernardino da Siena, che fra queste mura nacque? Sono forse le gravi voci dei Magistrati Massetani che dettano al mondo il codice minerario medioevale? Sono le voci dei generosi figli di questa Brescia Maremmana, che in una grigia notte del 1849 salvarono l'Eroe biondo, inseguito da quattro eserciti, e ne favorirono l'imbarco a Calamartina?....

Su quest'onda di ricordi, gravi scendono dal torrione del Cassero i rintocchi del campanone che suona il coprifuoco, e la sua voce maestosa si diffonde sonora sulla città che lentamente si addormenta.

Lontano, all'orizzonte, brilla intermittente la vivida stella del faro di Piombino.

VALENTE VALENTI

IL TIPICO INTERNO DI UNA CUCINA DI DOBBIACO (MUSEO DI BOLZANO).

DOVE IL FOLCLORE È ANCOR VIVO

SQUARCI DI VITA ALTO-ATESINA NEL MUSEO DI BOLZANO

È evidente che i Musei di arte e di vita popolare, o le parti di essi che più particolarmente sono destinate alla illustrazione ed alla documentazione di quella che si chiama scientificamente *demopsicologia popolare* e usualmente *folclore*, debbono avere due ben precise ragioni d'essere: la raccolta più completa e organica possibile di tutti i documenti che illustrino ogni aspetto passato e presente della vita di un popolo, a scopo di storia e di conservazione; e la valorizzazione di questo materiale a scopo didattico, come mezzo di suggestione e come fonte di ispirazione; perchè gli attimi di bellezza che lo spirito e l'istinto artistico popolare han creato ed affinato nel confezionare anche il più modesto oggetto d'uso, non solo non debbono andar perduti, ma hanno in sè ancor forza di attrazione per l'oggi e possibilità di insperati sviluppi pel domani.

Considerazioni fatte non da oggi e non solo nelle scarse sale che i nostri Musei nazionali e civici dedicano alla vita popolare, ma più particolarmente all'estero; ad Amburgo, a Saint Moritz, a Innsbruck, a Budapest, dove l'ordinamento e l'offerta alla visione ed allo studio di questi aspetti di vita passata, tramontata e popolare, sono fatti in mirabile forma.

Per l'Italia, un'ottima presentazione, sia pure ristretta alle caratteristiche locali, è fatta a Bolzano, il cui Museo è senza alcun dubbio uno dei migliori Musei Italiani locali per le sue raccolte etnografiche e demopsicologiche — rispecchianti cioè ogni aspetto della vita della collettività e dei singoli — che gli dànno tutto un particolare sapore folcloristico.

Dal punto di vista etnografico regionale non esito a classificarlo il primo dei Musei italiani; anche perchè, purtroppo, è quasi il solo. Altri Musei provinciali contano sale o

BOLZANO - IL SEVERO PALAZZO DEL MUSEO DOVE SONO CONSERVATE LE RICCHE RACCOLTE FOLCLORISTICHE.

raccolte che riguardano il folclore, ma nessuno è intieramente ordinato a documentazione di un passato che, se non torna e non può tornare, è tuttavia fonte perenne di ammaestramenti, di nostalgie e di ricordi.

Per questo ho particolarmente e più volte visitato il Museo bolzanino e mi sono interessato della sua organizzazione e della sua storia costitutiva.

Poichè, però, col mutato clima politico italiano, questo Museo dovrà rientrare nella normale organizzazione nazionale, anche per assolvere compiti di coltura e di archiviazione che solo allo Stato compete di dirigere, è opportuno fissarne gli aspetti, affinchè gli italiani — che numerosi passano e sostano a Bolzano — sappiano che vi è anche questo da visitare nella bella città, e che vi troveranno, conservato ed illustrato, qualcuno di quei numerosi documenti che ognuno di essi ha incontrato, vivo ed in uso, nei paesi, nelle valli e nelle baite.

***

Un giorno, una cinquantina d'anni fa, nel 1882, alcuni valentuomini di Bolzano, tra una pipata ed un bicchiere di vino di Terlano,

INTERNO DI APPARTAMENTO BOLZANINO (MUSEO DI BOLZANO). SI NOTINO LE GRANDI STUFE DI TERRACOTTA DECORATA.

ebbero a rammaricarsi che si disperdessero tanti documenti della vita, delle consuetudini, dei costumi, dei mobili e delle arti campagnole e montane sotto l'imperversare di nuove correnti, riformatrici e livellatrici.

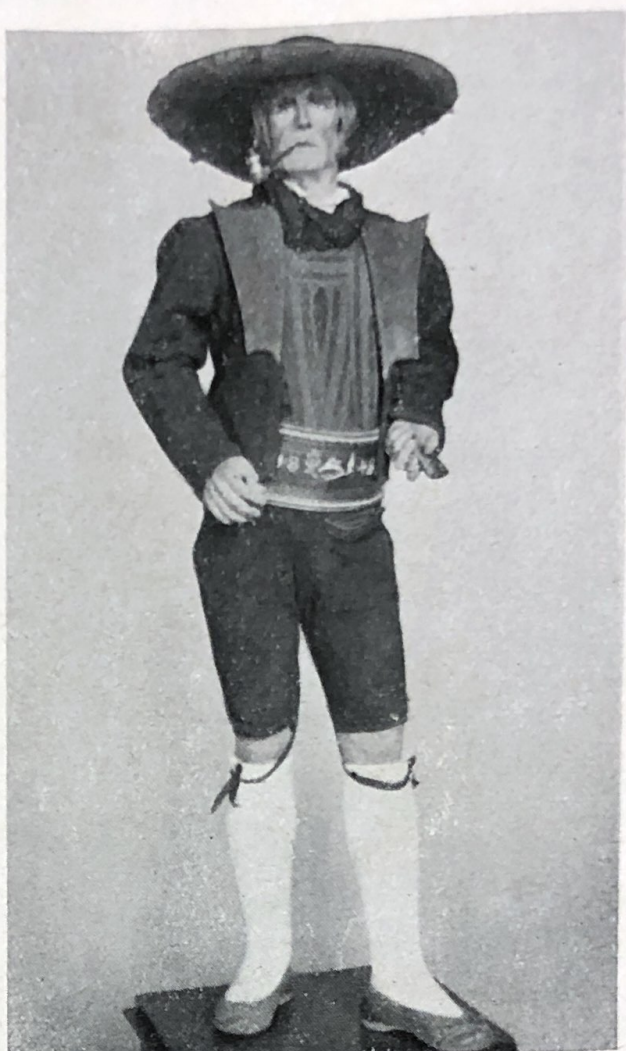
Si domandarono perchè mai non si dovessero raccogliere quanti più di questi documenti fosse possibile, per averne, a studio

CAMERA DA LETTO DI CASA BOLZANINA (MUSEO DI BOLZANO)

COSTUME DI DONNA NUBILE DI VAL GARDENA.

COSTUME MASCHILE DI UN VALLIGIANO DI VIPITENO.

L'INTERNO INTIMO E COMPOSTO DI UNA SALETTA BOLZANINA (MUSEO DI BOLZANO).

COSTUME DI DONNA MARITATA DI MERANO.

COSTUME MASCHILE DI AGRICOLTORE DI MERANO.

INTERNO DI UNA « STUFA » DI SARENTINO (MUSEO DI BOLZANO).

COSTUME DI UN TERRIERO DELLA VAL DI FIEMME.

ed a testimonianza, ricordo certo negli anni futuri, per le generazioni future.

E fondarono una « Società per il Museo di Bolzano »; e — quello che più importa — fondarono anche il Museo, che a quella Società deve ancor oggi principalmente i mezzi della sua esistenza.

In sul principio il materiale comprato e donato, più che ordinato venne accatastato; ma con un processo evolutivo, per strada lunga, dura e pazientemente seguita con tenacia montanara, le soluzioni furono trovate e create una per una: e nel 1902, vent'anni dopo la sua fondazione, il Museo di Bolzano ebbe dal Municipio della città un magnifico palazzo a propria sede; un palazzo non già adattato e ridotto per l'occasione, ma costruito ex-novo, con la detta precisa destinazione. Il materiale raccoltovi, oggi di nuovo straripa, e si fa urgente la necessità di qualche provvedimento; ma l'ordinamento è sicuro, intelligente, metodico e di buon gusto.

Potrà sgomentare la grande quantità di oggetti esposti, ma il tempo vola rapido tra una vetrina e l'altra, qualunque sia l'aspe della vita collettiva di un popolo che si pr ferisca studiare ed osservare.

Il Palazzo del Museo raccoglie nelle sue sa le, sulle pareti, lungo il magnifico scalone — dovunque — quella infinità di minuti og getti, apparentemente senza importanza, ne che nella vita familiare e nelle professioni ar tigiane sono forieri di un bene tranquillo e di cui ci si accorge solo quando se ne avverte la mancanza.

La raccolta più imponente e completa è certo quella dei costumi.

Sono 52 « manichini », uno più espressivo dell'altro, con una disinvolta aria di movi mento che li fa sembrare prigionieri entro le grandi vetrine.

Tutte le valli vi sono rappresentate negli abbigliamenti degli abitanti, ed i costumi so no completi fino ai minimi particolari, ai me no visibili; e degli abiti si hanno gli esem plari per i giorni di lavoro, e per quelli fe stivi; e gli abiti di gala e — nelle sale bor ghesi — tutto il corredo per un battesimo.

COSTUME FEMMINILE DI TEODONE.

Poche regioni hanno conservato, come l'Alto Adige, schiette e sicure le memorie dei costumi, principalmente femminili.

Vanno, è vero, disparendo anch'essi e sono inutili le recriminazioni e l'allarme: la vita è quella che è, e si evolve secondo direttrici di marcia che noi non vediamo, ma che sono tracciate con inesorabile fatalità.

Ma intanto molto di vivo esiste ancora; e da troppo poco tempo altrove è stato abbandonato perchè l'istinto non sappia subito far ritrovare alle donne gli atteggiamenti e gli accorgimenti che i costumi delle madri richiedono per essere indossati con grazia naturale.

Ecco quindi sfilare gli stessi costumi dei principali centri come Bolzano e Merano, delle valli che si allontanano dalle vie centrali e si perdono tra i monti, ramificandosi nei piccoli, ultimi casolari, ove la vita passa regolata sul corso del sole: Mèltina, Silandro, Sarentino, Guncinà (alle porte di Bolzano), Barbiano, Val d'Ega, Val di Fiemme, Fié, Tésimo, (ove tanto passato è ancor vivo e vivido colore delle genti di oggi).

COSTUME FESTIVO MASCHILE DI FIÈ.

COSTUME FESTIVO FEMMINILE DI BARBIANO.

Testimonianze per la curiosità, e documenti che suscitano sempre, con l'interesse, un po' di nostalgia. Ma per lo studioso vi è ben altro in questa stessa importantissima sezione del Museo, perchè egli può raffrontare e continuare lo studio dei costumi e della vita, dalla vita moderna (ove ha lasciato superstiti molteplici o scarsi segni) ai costumi indossati dai manichini del Museo, alle stampe che, appese attorno sulle pareti, ci danno una ancor viva rappresentazione di tempi più remoti.

Raccolta di stampe sulle quali le diciture bilingui, italiana e tedesca, ci significano tante cose e ci fan comprendere come la linfa dell'italianità, serpeggiando fino al popolo benefica e fresca, mantenesse calore e sentimento anche là dove sembrava che tutto quanto sapesse di latino e di veneziano fosse sparito, e che giustifica il ritorno ad accenti dialettali nella gente alto atesina quando ritrovò la parlata italiana.

Questo corteo di costumi si completa con la ricostruzione degli interni di abitazioni pae-

COSTUME FESTIVO MASCHILE DI SARENTINO.

Quello di Innsbruck, viceversa, non ci dice niente di più; perchè i suoi molti ambienti sono quasi tutti tratti da centri dell'Alto Adige, e quindi ripetono, non sempre con la stessa felicità di quelli bolzanini, disposizioni e mobili che ci sono già noti dalla vita di ogni giorno. Perchè case, alberghetti e rifugi ne conservano la più gran parte delle caratteristiche, e più son suggestivi, come per esempio la mescita di vino dell'Alberghetto al Passo di Gola a Riva di Tures, sopra Brunico, che è tutta decorata da un albero di gelsomino nato e cresciuto entro un vaso di terra, ed è un piccolo museo di semplicità e di buon gusto, dove i *knödel* ci sembrano più saporiti serviti nei vecchi piatti di peltro, ed il vino più fresco e gradevole perchè sgorga dalle capaci brocche di pura terraglia montana.

La casa borghese bolzanina è ancora la casa della nostra infanzia, ed in molti paesi e cittadine se ne trovano di simili, serbate dal vigile amore conservatore dei vecchi nonni e delle zie zitelle.

sane: di Sarentino, di Bressanone, di Dobbiaco, di Chiusa, di Bolzano.

Camere che ancora si trovano così fasciate di legno e di umanità, così colme di ombre e di riposo, così aristocratiche negli angoli tranquilli, nelle piccole verande aperte sulle valli, allo scrosciare dei torrenti, o contro la tumultuosa fuga dei boschi; aspetti della casa borghese, nelle due camere da conversazione e da letto; con le infinite piccole comodità del vivere, raccolte in molte ore e in molti anni senza muoversi mai da uno stesso paese e da una stessa casa. E così via.

Questa degli ambienti ricostruiti è la parte del Museo che ci commuove e ci conquide di più. Anche per questo il Museo di Bolzano è, con quello di Forlì, uno dei pochissimi esistenti in Italia; e all'estero può stargli a paro solo quello di San Murezzan (St. Moritz) ove qualche maggiore raffinatezza completa l'illusione, come la disposizione delle finestre che danno sui boschi o sui prati, come la creazione di un angolo di cortile che dà accesso al magazzino degli attrezzi rurali.

COSTUME FEMMINILE DI GUNCINÀ.

Ma la cucina della casa contadinesca di Dobbiaco, la camera da letto di Sarentino, l'angolo di lavoro presso il grande stufone di ceramica ancòra di Sarentino, la bella camera dell'osteria di Chiusa, per non citare che gli ambienti dei quali posso dare l'illustrazione, non sono sale di Museo, ma sono alcuni dei numerosi ambienti che, nei nostri vagabondaggi estivi o nelle dolci soste invernali, abbiamo frequentato con tanta riconoscente giocondità.

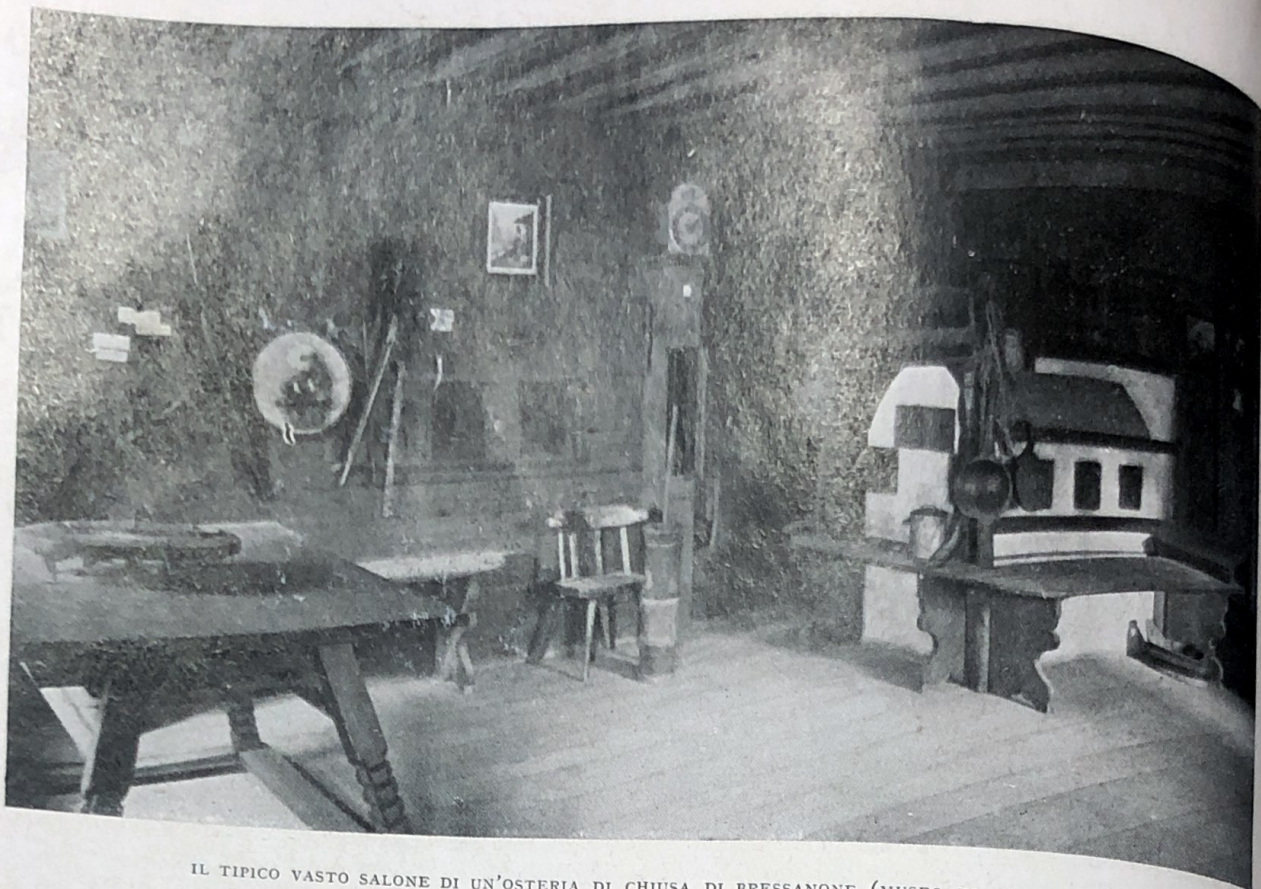
Così non si resiste al fascino sottile delle grandi carrozze, alte sulle poderose molle, di dove la contemplazione della campagna doveva essere un godimento pacato e sereno, ed ogni stazione una festa, anche per la gola, ed ogni sosta sapeva offrire un suo sapiente motivo di richiamo, più spesso un aureo o un rubiginoso bicchier di vino.

E così ci attrae la vita dei monti e sui monti, inesorabilmente immutabile per lungo volger di stagioni. Il pastorello che, piccolo, guidava le sempre schiamazzanti grasse oche davanti alla casa; più grandicello accompagnava il padre ed i fratelli per la montagna, poi, dopo il servizio militare, si accasava, e ricominciava coi figli questo suo stesso ciclo, imparava — colle virtù del silenzio e della pazienza — le difficili arti del minuzioso intagliare e dava volto festevole di arte ad ogni oggetto della sua vita e del suo lavoro quotidiano; e quando venivano le ore di ballare, di cantare e di essere allegri, si buttava all'indietro di secoli e chiedeva non solo alla magia del Medio Evo, ma ai lontani idoli pagani, i volti, i canti e le musiche per la sua festa.

COSTUME MASCHILE DI MÉLTINA.

COSTUME FESTIVO FEMMINILE DI BOLZANO.

Ed ecco come la vetrina dei lavori pastorali, di legno, di rame, di cuoio, e delle maschere — tra infernali e dionisiache — per le feste villerecce ci scopre tutto un mondo di sentimenti, di pensieri, di gioie, di atteggiamenti spirituali che avremmo per sempre ignorati.

Ancora nelle vigne del Meranese il guardiano dell'uva, vestito sfarzosamente ed ampiamente impennacchiato, trionfa; ed ancora in

IL TIPICO VASTO SALONE DI UN'OSTERIA DI CHIUSA DI BRESSANONE (MUSEO DI BOLZANO).

COSTUMI DI TÉSIMO.

ogni paese vi è l'« Albergo dell'Uva », con la sua bella insegna a cerchio od a pendolo, entro o sotto la quale ondeggia il bel grappolo d'oro; e nelle trattorie, anche senza risalire alle caratteristiche Ca' de Bezzi di Bolzano e di Chiusa, l'uva ed il vino dànno, non solo nella realtà ma anche nei sogni, sereno senso di benessere, dipinti ed esaltati sui muri, sui soffitti, sulle insegne.

Naturale, quindi, che il Museo di Bolzano abbia una più che larga documentazione della vita vitivinicola alto-atesina.

Una completa illustrazione di quanto riflette il vino è appunto raccolta nel Museo: dalla istituzione e dai costumi della « corporazione dei bottai » in Bolzano, che dà nome ad una delle più principali vie della città, dove ancora si allineano nei giorni di mercato i viticoltori di Val Sarentino, alle insegne di alberghi e di osterie, gloriose di grappoli di uva, di botti e di bicchieri, agli oggetti d'uso agricolo e familiare, al carro colmo di

INTERNO DI UNA CAMERA IN UNA CASA DI SARENTINO (MUSEO DI BOLZANO).

COSTUME FEMMINILE DI VILLANDRO.

IL RICCO COSTUME DI UNA FIDANZATA DI VAL GARDENA.

MERANO - IL COSTUME DEL « GUARDIANO DELL'UVA ».

BOLZANO (MUSEO CIVICO) - VETRINA CON OGGETTI ENOLOGICI.

botti per il trasporto dell'uva, ai bicchieri ed alle bottiglie per la casa borghese e per quella popolare; al vestito sgargiante del « guardiano dell'uva », ai boccali, alle boracce, alle tradizioni delle sagre per la festa dell'uva, alle stampe, ai piccoli nonnulla che risvegliano tanta eco nel nostro cuore.

Un paese come l'Alto Adige che si gloria di belle insegne di ispirazione enologica e bacchica come quella dell'« Albergo dell'uva » a Fiè (uno degli infiniti esempi!); dove si trovano artisti moderni, e moderni committenti che sentono e comprendono che una decorazione di sala può essere perfetta anche se ricordi la gioconda vendemmia — dico — la tradizione, l'importanza economica, il valore terapeutico del vino, la gioia di goderlo, sono riconosciuti lealmente come un bene, non può mancare di essere rappresentata anche in questo suo caratteristico aspetto in un museo della sua vita popolare.

E i ricordi della vitivinicoltura nel Museo di Bolzano sono, oltre al modello del costume del famoso e già rammentato « guardiano dell'uva » a Merano, una ordinata raccolta degli umili oggetti nella vita casalinga che sono legati all'*ars potandi*: bicchieri, bicchieroni, bicchierotti, bicchierini, boracce, misure di peltro, botticelle, mastelletti, ecc.

***

Le macchine e la civiltà stanno alterando tutto questo ambiente patriarcale e rurale.

Il campanaccio, gloria delle mucche, che era stato battuto, piegato ed armonizzato in lunghe ore di lavoro, è oggi venduto sui mercati a pochi centesimi; la zangola per fare il burro, scolpita a rami, a fiori, a volti ferini,

STAMPA BILINGUE (TEDESCO-ITALIANA) ILLUSTRANTE LA FESTA DOMENICALE DELLA « SAGRA » (MUSEO DI BOLZANO).

oggi è bell'e pronta, con poche lire, ma liscia, semplice e sciatta.

Si uccide il senso mistico dell'arte nei pastori e nei montanari, e si riduce la loro potenza di resistenza al tempo. E così si dà una mano a spingerli alle città, depauperando la montagna madre. Anche questo ammonimento, che il Museo di Bolzano ci documenta, non è piccolo dono alla nostra attenzione.

Continuano le sale che raccolgono memorie insigni e memorie modeste: dai segni di vita preistorica delle stazioni delle età più lontane, scavati sul Renon, agli stampi decorativi da stoffa per far festose ed armoniche le vesti delle donne; da un'adunata pia e modesta di ex-voto ad una collezione di presepi, grandi e piccoli, tutti intagliati in solido legno, e tutti con note diverse che dan loro diversa bellezza; dalle curiosità più impensate, come l'orologio costruito da Pietro Zanon di Cavalese, (che ha incastrato nel quadrante il suo proprio ritratto), ad una raccolta di bottoni, ad una ordinata serie di sigilli, a tutto quello che l'umanità nel suo istinto per il comodo, per il bello e per il pratico ha sentito il bisogno di creare e di perfezionare, dai tempi mitici ad oggi.

Mutano le forme, ma non muta l'anima delle genti, che restano solidamente quadrate e sicure, come se fossero sempre sui monti, dove ogni passo deve essere fine a sè stesso, ed ogni nuovo passo chiede attenzione e prudenza come quello che si è appena fatto.

GINO MASSANO

IL MONDO DELL'ATOMO

Tra le meraviglie del mondo naturale, quelle che restano nascoste ai nostri occhi sono forse più numerose, e certo non meno suggestive di quelle che la natura offre direttamente alla nostra contemplazione. Ma, mentre queste ultime si rivelano subito a chiunque volga gli occhi sul creato, le prime, rimaste per lungo tempo ignorate, ci vengono svelate dalla scienza a mano a mano che essa progredisce nel suo cammino. Così, per esempio, mentre tutti hanno goduto lo spettacolo incomparabile di un cielo stellato, nessuno, fino a non molti anni addietro, poteva neppure sospettare che nelle più piccole particelle di materia si ripetesse — dall'infinitamente grande all'infinitamente piccolo — la stessa meravigliosa armonia dei mondi che popolano gli spazi infiniti dell'Universo. Questa sorprendente analogia ci viene oggi rivelata dalla fisica e dalla chimica, le due scienze sorelle, che nella materia apparentemente inerte hanno scoperto tutto un mondo vivo e meraviglioso: il mondo dell'atomo.

Vediamolo....

La materia non è divisibile all'infinito.

Se il desiderio di conoscere come sia intimamente costituita la materia data sin dalla più remota antichità — poichè esso è connaturato al nostro spirito — bisogna tuttavia giungere fino al tempo in cui l'alchimia incomincia ad essere scienza vera, cioè chimica, per notare i primi tentativi scientifici intesi a dare una qualche spiegazione della costituzione della materia. Fu precisamente il Dalton, un autentico tipo di autodidatta (era figlio di un povero tessitore), che per primo, riprendendo la teoria emessa 500 anni a. C. dai filosofi greci Leucippo e Democrito, riaffermò che la materia non è divisibile all'infinito, ma è costituita da particelle estremamente piccole e non ulteriormente divisibili: gli *atomi*.

Non vogliamo qui fare la storia della teoria atomica ora enunciata; è però interessante notare che tutto lo sviluppo ulteriore della chimica è fondato su tale concezione « atomistica » della materia, secondo la distinzione introdotta dal nostro Avogadro tra *atomi* e *molecole*. Egli infatti, ammettendo che le molecole fossero « le più piccole particelle di un elemento che possono esistere allo stato libero » e gli atomi « le più piccole particelle di cui sono formate le molecole dei composti », formulò la sua celebre ipotesi, sulla quale è basato il primo metodo per la determinazione dei pesi atomici e molecolari, l'importanza pratica dei quali non è — ancor oggi — per nulla diminuita dalle moderne teorie atomiche. Si tratta qui naturalmente di pesi *relativi*, riferiti cioè al peso di un elemento (idrogeno) preso come unità; nè per molto tempo si pensò alla possibilità di misurare le grandezze assolute degli atomi (1).

Tuttavia l' importanza dei pesi

Fig. 1 - I raggi catodici (negativi) e i raggi canale (positivi) sono emanati dal catodo, ma in direzioni opposte.

(1) *N. d. R.* - L'opera di Amedeo Avogadro, rimase per quasi un cinquantennio nell'ombra; peggio, anzi, fu avversata da Dalton e quasi storpiata dal Berzelius. Il merito di averla richiamata in luce spetta ad un altro scienziato italiano, Stanislao Cannizzaro, che, in un celebre congresso di chimici adunato nel 1860 a Karlsruhe, dimostrò come le difficoltà createsi nell'applicazione dell'ipotesi atomica dipendevano tutte dall'avere appunto dimenticato l'ipotesi dello scienziato italiano e i suoi capisaldi.

Il Cannizzaro poi (1826-1910) dedusse dalla legge di Avogadro (« Tutti i corpi, allo stato uniforme, nelle stesse condizioni di temperatura e di pressione, contengono, a parità di volume lo stesso numero di molecole ») il principio fondamentale per la determinazione dei pesi atomici e lo applicò alla formazione di una « tavola dei pesi atomici », che per la prima volta offriva il carattere della sicurezza scientifica.

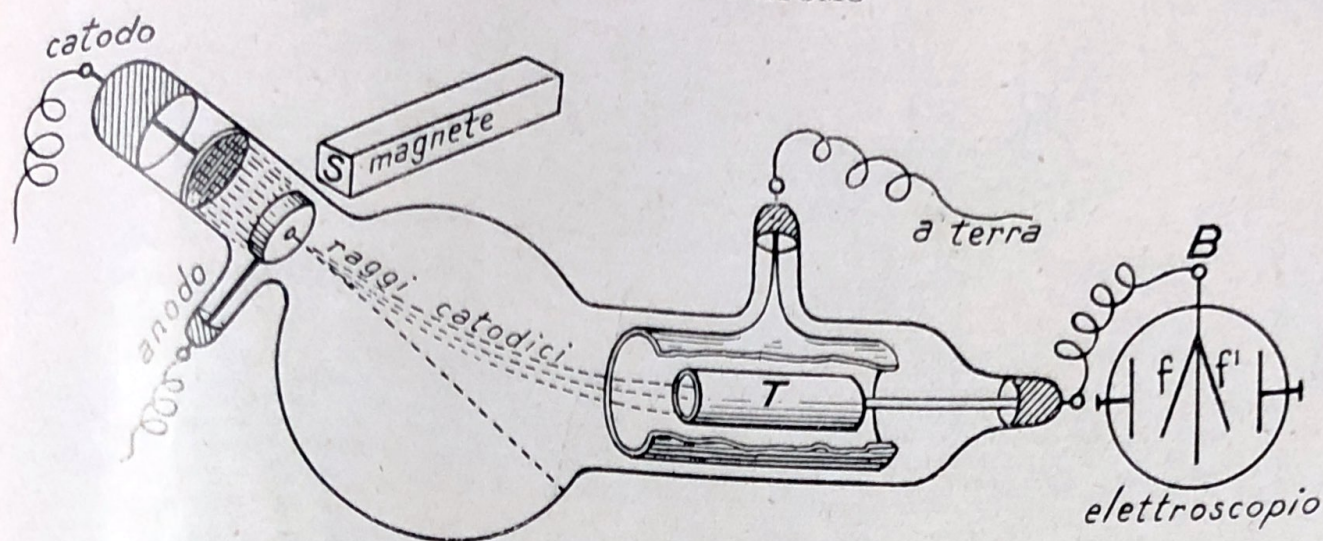



Fig 2 - I raggi catodici, passanti attraverso il foro dell'anodo che funziona da diaframma, vengono deviati dalla loro direzione a mezzo di un magnete, e fatti entrare nel tubo T (protetto da un inviluppo metallico messo a terra, per evitare ogni influenza esterna). Le foglie f, f' dell'elettroscopio, al quale T è collegato, divergono; ciò significa che vengono caricate elettricamente dalle particelle catodiche. Avvicinando al bottone B una bacchetta di vetro strofinata con lana, si dimostra che i raggi catodici sono carichi di elettricità *negativa*.

atomici e molecolari non è soltanto pratica. Basta ricordare che il Mendeleev ordinò i vari elementi chimici nel suo famoso « Sistema periodico » precisamente secondo i loro pesi atomici crescenti. Il Mendeleev, in base appunto alla prima determinazione scientifica dei pesi atomici, aveva infatti riconosciuto che le proprietà chimiche (valenza, affinità) e le proprietà fisiche (punto di fusione, spettri ottici, proprietà magnetiche, ecc.) degli elementi variano periodicamente col progressivo variare dei rispettivi pesi atomici. Egli allora pensò di distribuire i corpi semplici in tante serie orizzontali sovrapposte, nelle quali i pesi atomici vanno gradatamente crescendo e le proprietà variano in modo determinato. Ne risultò che i corpi che si trovano registrati nelle stesse colonne verticali, godono di analoghe proprietà e costituiscono come delle vere famiglie. La classificazione riuscì feconda, perchè rese così possibile prevedere l'esistenza di elementi ancora sconosciuti, stabilendone anche le principali caratteristiche; non solo, ma la geniale disposizione degli elementi fatta dal Mendeleev servì di controllo e di guida per le ulteriori ricerche. È grazie al « sistema periodico degli elementi » di Mendeleev che fu prevista la scoperta di nuovi corpi semplici destinati a colmare, per interpolazione, i vuoti risultanti nella tabella; tali furono, per es., il *gallio* (scoperto nel 1875), lo *scandio* (scoperto quattro anni più tardi), il *germanio* (trovato nel 1886), e così via. Vedremo particolarmente in seguito quale importanza teorica e quale valore fisico abbia il numero d'ordine che ogni elemento occupa nel « Sistema periodico ».

A questo punto erano giunti i chimici verso la fine dell'Ottocento, ammettendo che atomi e molecole avessero un'esistenza reale, senza per altro indagare sulla loro vera natura e tanto meno sulle loro dimensioni assolute. Gli studi su quel meraviglioso fenomeno che è l'elettricità e la scoperta dei fenomeni radioattivi offrirono la possibilità di studiare per via indiretta la struttura degli atomi e di misurarne le dimensioni; ciò che era vano tentare direttamente data l'estrema piccolezza delle ultime particelle di materia.

L'elettricità elemento costitutivo della materia.

Le scoperte e le esperienze di Faraday e di Helmholtz sui fenomeni magnetici, termici ed elettromagnetici, e principalmente sui processi elettrolitici, permisero al Millikan di dimostrare la natura *granulare* dell'elettricità. L'elettricità cioè, è un elemento costitutivo della materia, e, al pari di essa, possiede una struttura atomica. Fu infatti possibile determinare quale è la più piccola quantità di elettricità che esista, cioè la carica elettrica elementare, che fu chiamata *elettrone*. Si trattava poi di determinare, oltrechè la *carica* dell'atomo di elettricità, anche la *massa*. Ciò fu possibile quando si studiarono i *raggi catodici* che si producono in un tubo di Crookes al passaggio della corrente, e così chiamati appunto perchè emanano dal catodo. (V. figu-

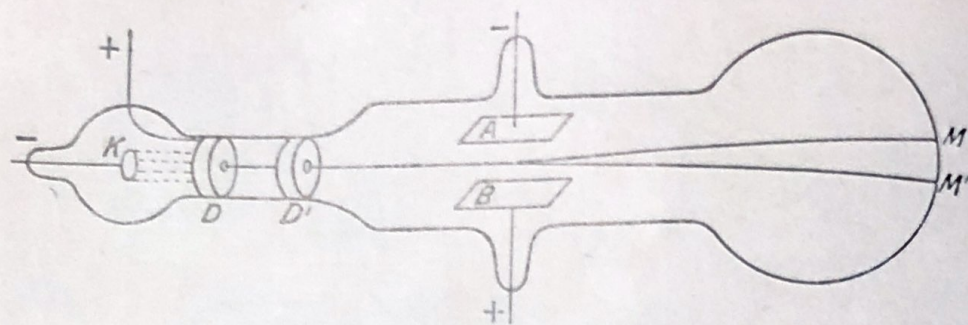



Fig. 3 - I raggi catodici uscenti da *K*, dopo avere attraversato i due diaframmi *D*, *D'*, passano tra i due piatti *A*, *B* di un condensatore collegato a una sorgente di elettricità. A condensatore scarico, i raggi catodici producono sullo schermo fluorescente una macchia che si trova in *M*, mentre, a condensatore carico, per effetto del campo elettrico che si genera tra le armature, la macchia si sposta in *M'*. Dall'entità della deviazione, dalla lunghezza del condensatore e dall'intensità del suo campo si potè determinare la carica specifica, la massa e la velocità degli elettroni negativi liberi, cioè dell'atomo di elettricità negativa.

ra 1). Thomson dimostrò con un dispositivo analogo a quello rappresentato dalla fig. 2, che tali raggi sono costituiti da particelle cariche di elettricità *negativa*, precisamente da elettroni negativi liberi, e, approfittando della loro proprietà di essere quelle deviate da parte di campi elettrici e magnetici, potè determinarne la carica specifica e la massa (v. fig. 3). Il peso atomico dell'elettricità negativa (elettrone) risultò essere 1800 volte più piccolo di quello dell'idrogeno.

Le esperienze sui *raggi canale*, emanati parimenti dal catodo, ma in direzione opposta a quelli catodici (v. fig. 1), dimostrarono che essi sono costituiti da particelle di elettricità *positiva*.

Le esperienze che — servendosi di tali raggi, si fecero per determinare la massa e la carica dell'atomo di elettricità positiva — analogamente a quanto era stato fatto coi raggi catodici per l'elettricità negativa — portò alla conclusione che *l'elettricità positiva*, a differenza di quella di segno opposto, *è sempre indissolubilmente unita alla materia* (fig. 4) e che si manifesta solo quando si verifica il distacco di uno o più elettroni negativi dall'atomo o dalla molecola della sostanza con cui si sperimenta nel tubo, vale a dire quando si formano quelli che si chiamano « *ioni* » positivi. Un atomo che possa subire un solo processo di ionizzazione, cioè il distacco di un solo elettrone negativo, avrà dunque la carica elettrica positiva unitaria. Questo atomo è quello dell'idrogeno, il quale effettivamente può perdere soltanto un elettrone negativo. L'atomo ionizzato dell'idrogeno è dunque uguale all'elettrone positivo, il quale avrà di conseguenza lo stesso peso atomico e una massa 1800 volte più grande di quella dell'elettrone negativo. L'elettrone positivo, che è dunque sempre necessariamente unito alla materia, è stato chiamato « *protone* ».

Stabilito così che l'elettricità è un elemento costitutivo della materia, rimaneva da conoscere come i suoi atomi — elettroni negativi e protoni positivi — entrino a far parte dell'atomo di ogni elemento. Lo studio dei processi radioattivi fu di grandissima utilità per la risoluzione di questo problema.

L'atomo: un microcosmo costituito da cariche elettriche positive e negative.

Le sostanze radioattive (uranio, radio, ecc.) sono caratterizzate dal fatto di emettere tre specie diverse di radiazioni, che furono chiamate *alfa*, *beta* e *gamma*, le quali accompagnano quella che Rutherford chiamò « disintegrazione esplosiva degli atomi » da cui prendono origine atomi diversi. Le esperienze su queste radiazioni condussero alla scoperta che i raggi *alfa* (per occuparci solo di quelli che più direttamente servirono a Rutherford per spiegare la costituzione atomica), sono costituiti da particelle munite di doppia carica positiva. Come tali, per quanto abbiamo visto sopra, esse devono essere necessariamente legate alla materia, e Rutherford dimostrò infatti che il portatore di tali cariche positive è appunto l'atomo dell'elio (+ +). Le particelle *alfa*, emesse dall'atomo radioattivo con una velocità grandissima (1), hanno un elevatissimo potere di penetrazione nella materia e possono essere fotografate su opportuni schermi.

Rutherford, profittando di tali proprietà, osservò nelle sue famose esperienze che la maggior parte di esse, penetrando attraverso sottili lamine metalliche, presentano delle de-

(1) *N. d. R.* Ma tuttavia di molto inferiore a quella della luce, poichè tocca al massimo i 22.000 km. al secondo.

boli deviazioni dalla loro direzione primitiva, mentre solo alcune subiscono delle fortissime deviazioni con angoli fino a 130° (rimbalzo) (v. fig. 5). Per spiegare questo comportamento delle particelle *alfa*, Rutherford emise la sua teoria sulla costituzione dell'atomo, che, opportunamente modificata da Bohr come vedremo più avanti, è quella che ci dà la rappresentazione più verosimile e universalmente accettata della struttura atomica.

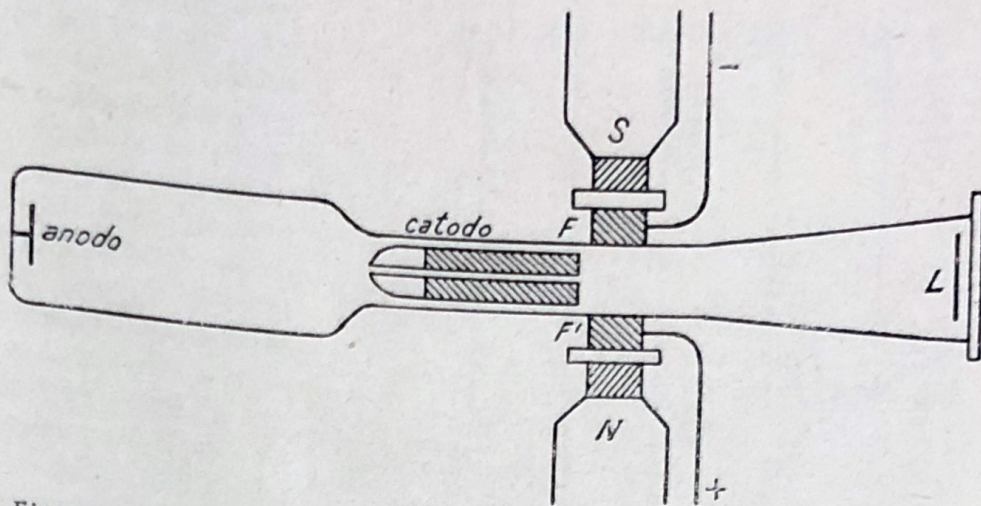



Fig. 4 - Sottoponendo i raggi *canale* (positivi) contemporaneamente all'azione di un campo magnetico (ottenuto a mezzo dell'elettromagnete *N*, *S*) e di un campo elettrico (generato dai due pezzi di ferro *F*, *F'* collegati a una batteria di accumulatori e isolati dai poli del magnete) in modo che le deviazioni avvengano in direzioni ortogonali tra loro, si ottiene sulla lastra fotografica posta in *L* un'immagine obliqua rispetto alla direzione dei due campi. Dalla posizione di tale immagine si può determinare la deviazione elettromagnetica ed elettrostatica, e quindi la carica specifica e la velocità dei raggi positivi. Le particelle di questi raggi sono però costituite da un supporto materiale e da una carica elettrica positiva *sempre* ad esso legata.

Egli dunque immaginò l'atomo costituito da un *nucleo centrale* carico di elettricità *positiva*, intorno al quale sono distribuite, a una distanza relativamente grandissima, delle cariche *negative* o elettroni, le quali nel loro insieme, neutralizzano elettricamente quelle del nucleo. Ma, in un atomo così costituito gli elettroni cadrebbero sul nucleo, che li attira avendo carica elettrica di segno opposto. Rutherford ammise allora che essi siano animati da un moto circolare, in modo che la forza centrifuga si opponga a quella di attrazione; e paragonò l'atomo a un sistema solare, nel quale il sole è rappresentato dal nucleo positivo, e i pianeti dagli elettroni negativi, ruotanti su orbite ellittiche secondo una legge analoga a quella sulla gravitazione universale. Ammettendo che gli atomi siano così costituiti, si spiega facilmente come la maggior parte delle particelle *alfa* possano attraversarli senza essere deviate, dato che i nuclei atomici sono molto più piccoli degli elettroni e si trovano a distanza relativamente grandissima da essi, e data anche la minore intensità delle singole cariche negative degli elettroni rispetto a quelle positive concentrate nel nucleo. Si spiega altresì come le fortissime deviazioni delle particelle *alfa* si osservino molto raramente e come i rimbalzi siano causati dall'incontro col nucleo per la repulsione che ne consegue (v. figura 5). Come questi, così si spiegano col modello atomico di Rutherford anche molti altri fenomeni di natura magnetica, ottica e chimica che si verificano sperimentalmente.

I vari elementi si differenziano per il numero delle cariche positive nucleari. La trasformazione artificiale di un elemento in un altro.

Ma il modello atomico di Rutherford ora descritto ci dà una rappresentazione dell'atomo generica e puramente qualitativa. Noi vogliamo sapere ora quanti elettroni possiedono gli atomi dei singoli elementi e quale è il numero delle cariche positive dei loro nuclei. Avremo così il modo di distinguere un elemento dall'altro. Orbene, il calcolo matematico fatto sulla base delle esperienze di Rutherford sulla penetrazione delle particelle *alfa* nella materia, ha dato questo sorprendente risultato: *il numero delle cariche nucleari positive di ogni elemento è uguale alla metà del suo peso atomico relativo*. Analogo risultato fu ottenuto per altra via dal Barkla per gli elettroni, il numero dei quali è pure uguale alla metà circa del peso atomico (relativo). Considerando poi nel sistema periodico di Mendeleev il *numero d'ordine* col quale i 92 elementi si susseguono, si constatò che esso è uguale al numero delle cariche positive del nucleo. Inversamente, e più esattamente, il numero delle cariche nucleari determina il

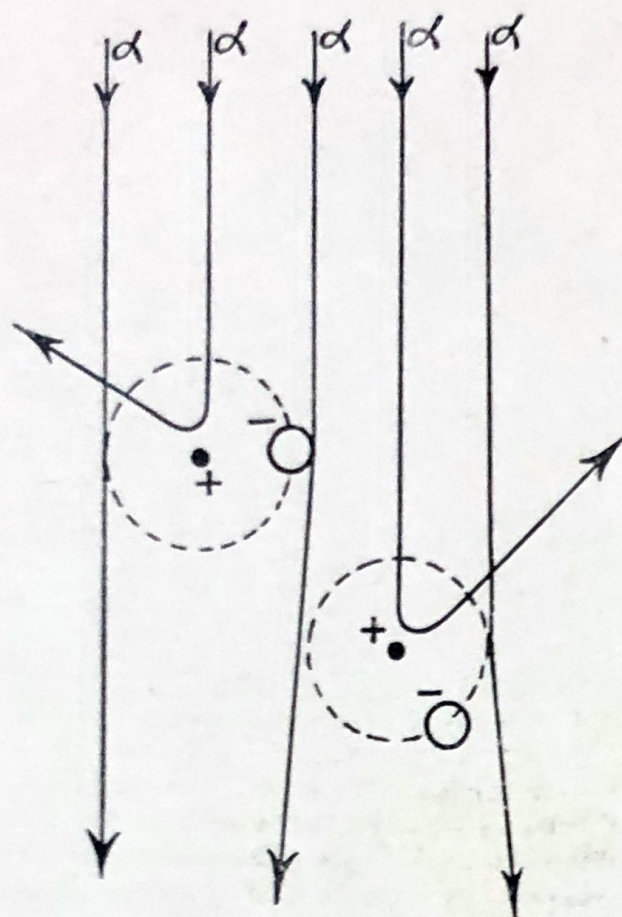



Fig. 5 - Deviazioni delle particelle *alfa* nella materia.

numero d'ordine degli elementi nel sistema periodico, e il peso atomico è quindi in funzione di tale numero.

Ogni elemento, dunque, è caratterizzato dal numero delle cariche positive del nucleo. L'idrogeno, per esempio, ne ha una, l'ossigeno 8, il ferro 26, l'argento 47, il mercurio 80, l'uranio — l'ultimo del sistema e il più pesante — ne ha 92.

Ora, poichè il nucleo dell'idrogeno rappresenta, come si è visto, la carica unitaria di elettricità positiva, tutta la materia risulta costituita da due sole specie di enti fondamentali: i nuclei d'idrogeno positivi o *protoni* e gli *elettroni* negativi.

Fu Rutherford ancora che, con celebri e delicatissime esperienze sulla distruzione dell'atomo operata bombardandolo con radiazioni del radio C, dimostrò la veridicità di tale asserzione, mettendo in evidenza che la decomponibilità, con formazione di particelle di idrogeno, è una proprietà generale di tutti gli elementi. In esperienze successive egli realizzava — per la prima volta nel mondo — sia pure entro limiti ristrettissimi, la trasformazione artificiale degli elementi.

Da quanto si è detto sulla struttura atomica, appare chiaro in che cosa consista fon[...] mente questa trasformazione. Poichè la di[...] ferenza degli atomi fra loro è data dal nu[...] mero delle unità positive del nucleo centr[...] se si riesce, ad esempio, ad allontanare u[...] sola unità positiva dal nucleo del mercu[...] riducendo così il numero delle sue cari[...] da 80 a 79, si otterrà dal mercurio l'oro, che possiede appunto 79 unità positive nucle[...] Si sarà cioè risolto il problema degli alchi[...] misti e trovata la famosa... pietra filosofale.

A parte le anticipazioni, è di oggi la noti[...] zia che il dott. Hasptad, dell'Istituto Carne[...] gie di Washington, è riuscito a rompere il nucleo dell'atomo di alluminio trasforman[...] dolo in quello del silicio, e nulla vieta di pensare che la disintegrazione e trasforma[...] zione degli atomi dei metalli pesanti possa essere realizzata praticamente in un avvenire forse non lontano.

Dovremmo ora accennare alla struttura del[...] la corteccia elettronica dei vari elementi. Diremo solo che essa diventa a mano a ma[...] no più complicata col crescere del peso ato[...] mico, fino a diventare intricatissima negli atomi più pesanti; donde la maggiore diffi[...] coltà per smantellarla. Non possiamo qui en[...] trare in particolari sulla possibilità e sul nu[...] mero delle orbite pei vari elementi; è tutta[...] via del massimo interesse notare che le pro[...] prietà chimiche dei corpi dipendono dagli elettroni ruotanti sulle orbite più esterne.

Come oggi si concepisce l'atomo e la materia.

Il modello atomico di Rutherford, dianzi esaminato, se si presta molto bene alla interpretazione di numerosi fenomeni, non spiega l'equilibrio dinamico dell'atomo; ha cioè il difetto di essere instabile. Il Bohr, come abbiamo accennato, lo perfezionò, completandolo dal punto di vista energetico, coll'applicazione della teoria dei « quanta ».

Secondo questa teoria, l'energia emessa dall'atomo nei cosiddetti « salti elettronici », nel passaggio cioè di un elettrone da un'orbita più esterna al nucleo a una più interna, per effetto di una perturbazione qualunque — non è *continua*, come le forme di energ[...] che siamo abituati a considerare in natura, [...] *saltuaria*, vale a dire variabile second[...] quantità espresse da numeri interi (1, 2, 3 ecc.; non $^1/_2$, $1\,^1/_2$, $2\,^1/_4$ ecc.) o, come s[...]

dice, « quantisticamente ». Gli elettroni cioè, non possono ruotare intorno al nucleo come fanno i pianeti intorno al sole, su tutte le orbite meccanicamente possibili, ma devono mantenere *distanze e velocità ben definite* e caratterizzate da un numero intero di « quanti ».

Il modello atomico di Rutherford, così completato da Bohr, ci dà una rappresentazione dell'atomo che trova la sua conferma nella realtà dei fatti e in particolar modo nella concordanza cogli spettri a righe ottenuti coi raggi X. Lo studio dei fenomeni spettrali ha messo in evidenza altresì che l'elettrone, oltre a ruotare intorno al nucleo, ruota anche intorno a sè stesso, in modo che l'analogia presentata dall'atomo col sistema solare, risulta — almeno qualitativamente — ancora più stretta.

Dobbiamo aggiungere infine che l'indagine scientifica si è spinta fino all'interno del nucleo, la cui struttura, secondo Rutherford è analoga a quella dell'atomo. Nell'interno dei nuclei cioè, un certo numero di cariche positive (protoni) deve essere neutralizzato da elettroni negativi; si originano in tale modo i cosiddetti « neutroni », che sono protoni resi neutri da un elettrone incorporato.

Secondo la notizia apparsa poco tempo fa sui giornali, i fisici Blanckett ed Occhialini, (uno inglese e l'altro italiano), sono riusciti a disintegrare anche l'elettrone positivo, eliminando così l'anomalia su cui sono basate tutte le teorie atomiche moderne per cui la sua massa risultava 1800 volte più grande di quella dell'elettrone negativo.

Riassumendo, dunque, abbiamo visto che l'atomo, concepito fino a circa trent'anni fa come una quantità di materia omogenea e indivisibile è stato diviso.... (la contraddizione in termini è inevitabile). Secondo le moderne vedute, esso risulta costituito da un nucleo centrale formato da *protoni* (positivi), da *elettroni* (negativi) e da *neutroni*.

Fig. 7 - Atomo di elio.

Poichè i protoni sono in maggioranza, il nucleo risulta di carica elettrica *positiva*. Attorno ad esso ruotano, su determinate orbite quantisticamente stabilite, gli elettroni negativi, ruotanti anche intorno a se stessi.

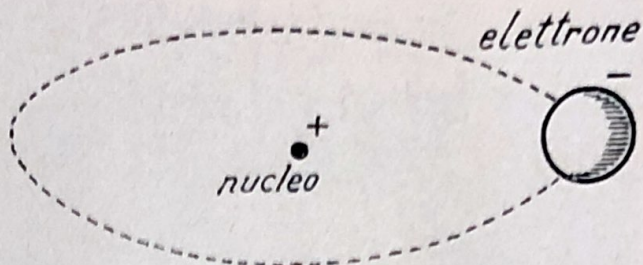
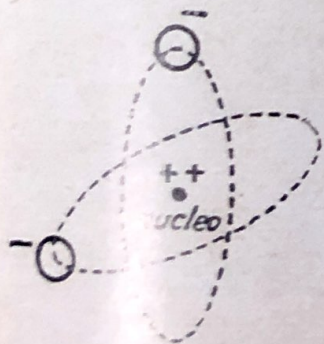



Fig. 6 - Atomo d'idrogeno neutro.

Le dimensioni dell'atomo.

Per avere un'idea delle dimensioni estremamente piccole delle ultime particelle di materia di cui abbiamo sommariamente parlato, meglio che i valori assoluti a cui non siamo abituati, gioveranno alcuni dati di confronto.

Rappresentando, ad esempio, l'atomo con una sfera di 1 m. di diametro, l'elettrone viene ad essere raffigurato da una sfera di un centomillesimo di mm., o — estendendo il paragone — se si immagina l'atomo ingrandito in modo da riempire lo spazio della terra (raggio = km. 6350), il nucleo assume un raggio di appena 6 cm.; e, attorno ad esso, alla distanza di un raggio terrestre, un elettrone di raggio di 127 m. Possedendo dunque il nucleo una grandezza infinitesima e costituendo esso quasi tutta la massa dell'atomo, la sua densità sarà straordinariamente grande, in modo che, ad esempio, un metro cubo di nuclei d'oro peserebbe non meno di tre milioni di tonnellate e, in generale, in un blocco di un metro cubo di una sostanza qualsiasi si trova in totale meno di 1 millimetro cubo di parti non penetrabili. Il resto è pieno di « campi di forza » provenienti dalle cariche elettriche esistenti negli atomi.

Pensate ora al numero enorme di atomi che esiste sia pure nel più piccolo oggetto che vi cade sott'occhio, nel foglio stesso che state leggendo, nell'inchiostro di una sola di queste lettere; pensate alla ridda degli elettroni in questi innumerevoli mondi, alle loro grandezze infinitesime.... È impossibile che non vi sentiate profondamente ammirati per quella scienza che, rivelandoci nella materia apparentemente inerte insospettati e meravigliosi mondi infinitamente piccoli, cessa di essere soltanto arido calcolo per diventare una delle più suggestive espressioni della più alta, vera e moderna poesia!

GINO ROSSO.

PAGINA FOLCLORISTICA

(*fot. E. Biagini, Firenze*)

PESCATORI VIAREGGINI DEI CANALI DELLE BONIFICHE, CHE PREPARANO LE RETI PER LA LORO PICCOLA E LOCALE INDUSTRIA.

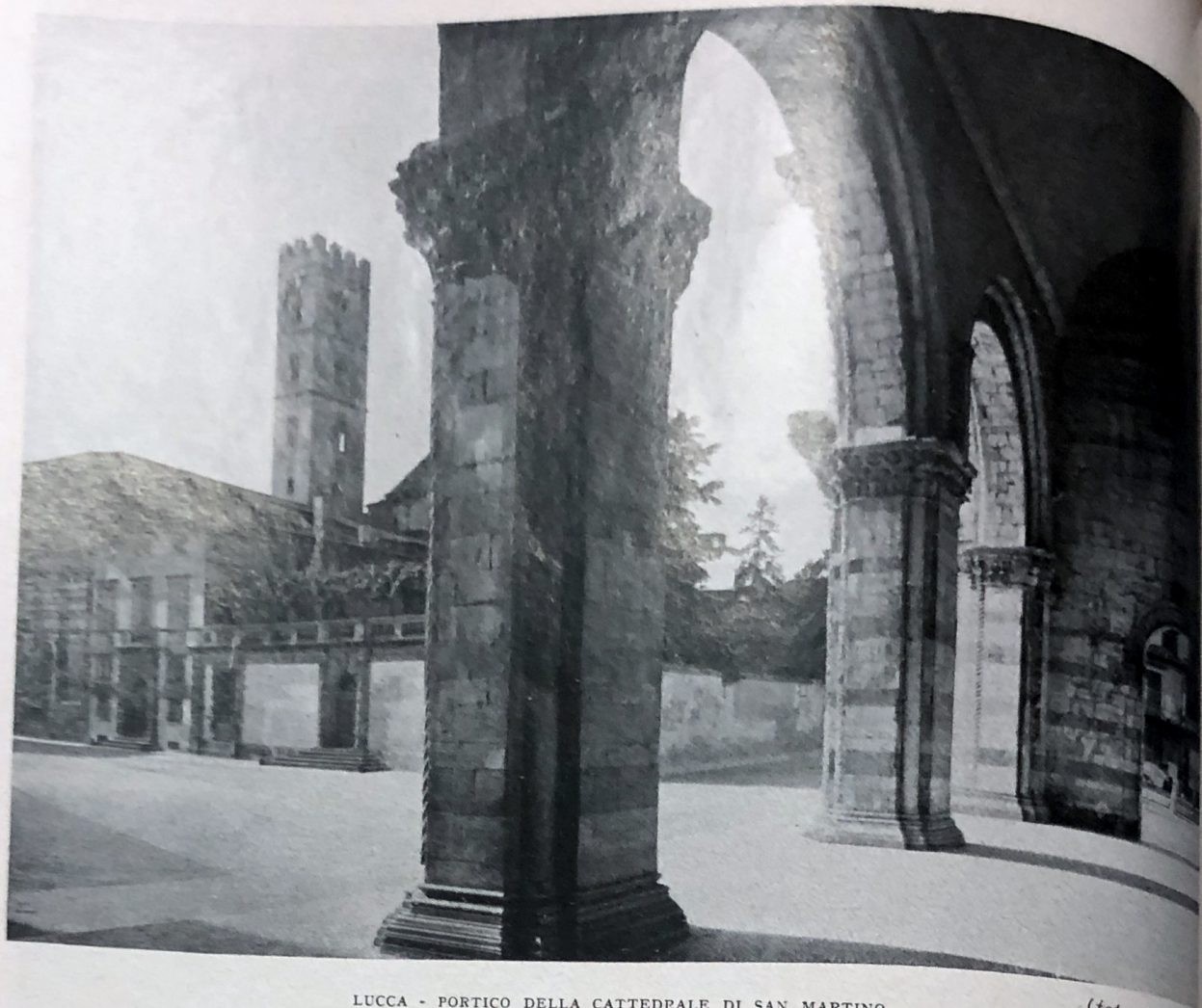
(*fot. Alinari*)

LUCCA - S. MARTINO, LA CATTEDRALE OVE È CONSERVATA L'EFFIGIE DEL « VOLTO SANTO ».

SAGRE TRADIZIONALI D'ITALIA

LA FESTA DI S. CROCE A LUCCA

UNA delle maggiori e più caratteristiche solennità religiose d'Italia della quale oggi, pur nello splendore dei riti, nel sempre commosso sentimento delle folle, e nel tripudio dei ludi popolari, non è superstite che un pallido riflesso della magnifica celebrazione medioevale, è certamente la festa millenaria di S. Croce in Lucca, forse la più antica del mondo cattolico. Perchè, direttamente rievocando il sublime martirio del Golgota nella sacra ricorrenza commemorativa dell'esaltazione del segno della salute cristiana — il 14 settembre — sempre rese e rende, attraverso i secoli, tributo di riconoscenza alla divina effige del Crocefisso, raffigurato in un simulacro di fama diffusissima, che la città, detta appunto del *Volto Santo*, elesse, quale *Re dei dominanti*, a difensore della sua libertà politica, a patrono dell'interna concordia, ad auspice della floridezza dei suoi commerci nel mondo.

Intorno a quell'immagine del Dio trafitto e vivente, che non soffre ma trionfa nel suo eterno invito ad un amplesso che non fu mai corrisposto, s'intrecciò una mistica leggenda che nasconde ancora la verità, sotto il velo dell'alta poesia religiosa. Il discepolo Nicodemo che raccolse dalla croce il morto Maestro, e ne compose con Giuseppe d'Arimatea il sacro corpo fra i balsami di un sepolcro nuovo, avrebbe scolpito nel puro tronco di un cedro del Libano, o meglio nel saldo legno d'una querce, la figura di Gesù, vestito della sua tunica inconsutile, stretta ai lombi

LUCCA - PORTICO DELLA CATTEDRALE DI SAN MARTINO. (fot. Alinari)

dal cingolo annodato; mentre una mano angelica sarebbe stata autrice del Santo Volto, ancora eloquente nella severa maestà del sacrificio e nei rigidi tratti del profilo semitico, illuminato dai grandi occhi di smalto.

Quest'immagine acheropita, cioè fattura non umana, dopo essere stata molto tempo segretamente venerata dai fedeli di Terra Santa, si rivelò con un prodigio ad un vescovo pellegrino di nome Gualfredo che, non potendo con sicurezza trasportarla in Italia, preferì affidarla alle onde marine, confidando che queste avrebbero fatto approdare al luogo predestinato il supremo signore di tutti gli elementi creati.

Il Volto Santo, il *Cristo nero,* come narra anche una leggenda còrsa, apparve così in mezzo ad un'aureola di fiammelle erranti sul mare davanti al porto di Luni, donde fu trasferito a Lucca dal suo vescovo dopo ch'ebbe sedato un'aspra cont[illegible] il possesso della sacra preda, e [illegible] il prezioso sangue di un'ampoll[illegible] nel tronco dello straordinario [illegible]

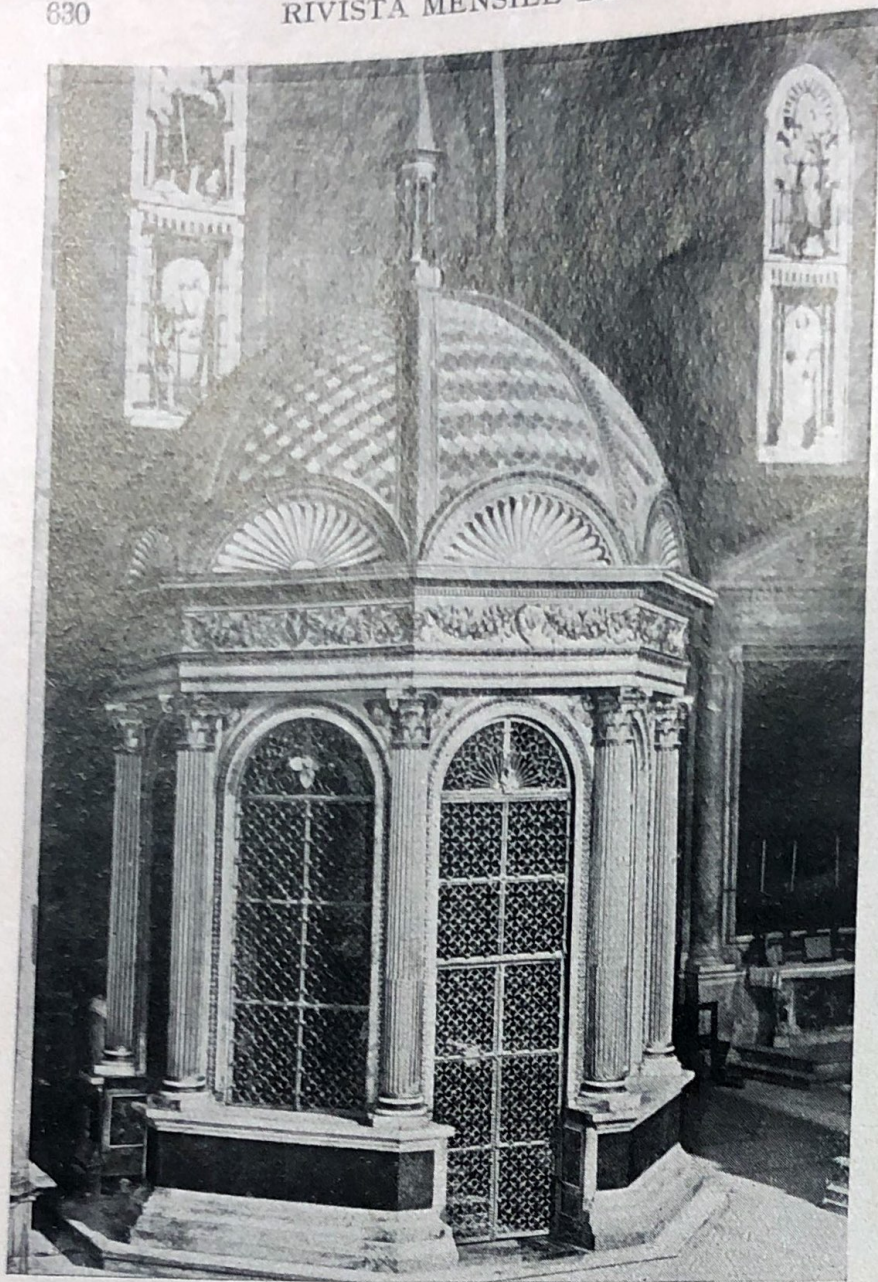
⁂

Se questa devota leggenda si ricollega evidentemente a quella di altre immagini, venute d'oltremare, una tormentosa incognita affatica ancora gli storici e i critici d'arte. Quando, da dove e da chi fu traslato a Lucca questo strano simulacro del Crocefisso, che esula dalla più nota iconografia, ed i cui caratteri stilistici tengono incerti gli studiosi a ritenerlo opera del sec. VIII, come non a torto giudicò il Garrucci, ovvero del sec. XII come suppose il Dami, demolendo gli elementi veritieri della *leggenda,* ed insinuando l'ipotesi di un rifacimento? Neppure mancò chi pretese non essere la sua origine bizantina, secondo confermò il Toesca, ma discesa dai paesi del settentrione; se non venuta dalla Spagna, dove si trovano antichissime immagini, dette *Maestà,* che se non sono in tutto simili al Crocefisso di Lucca, potrebbero derivare da un comune prototipo.

Lasciamo ancora insoluta questa incognita delle origini del Volto Santo, solo aggiun-

(*fot. Brogi*)

LUCCA - [illegible] DI S. MARTINO - SOTTO LA NAVATA SINISTRA, IL TEMPIETTO OVE È CUSTODITO IL « VOLTO SANTO ».

gendo c[illegible]r merito dell'illustre Vice-Prefetto de[illegible]hivio Vaticano, Mons. Pietro Guidi, è [illegible] restituita fede cronologica al testo del [illegible]ono Leobino, il ritenuto autore della *nar*[illegible] o *leggenda* del prodigioso ritrovamento e traslazione da Luni a Lucca della venerata figura. La data del 742 è rigorosamente documentabile con la citazione del secondo anno del regno di Carlomanno e di Pipino, suo fratello, detto il Breve; mentre il

(*fot. Alinari*)
LUCCA: CATTEDRALE - TEMPIETTO DEL « VOLTO SANTO » (MATTEO CIVITALI).

nome del Vescovo, traslatore del simulacro, non sarebbe quello di Giovanni, il quale solo più tardi trasferì l'immagine dal tempio di S. Frediano a quello di S. Martino, sibbene l'altro di un vescovo guerriero, il longobardo Walprando, figlio del duca Walperto, e che morì seguendo l'esercito del re Astolfo.

È dunque verosimile, secondo la esatta cronologia, che il Volto Santo sia una icone bisantina, salvata da quella profanazione eretica degli iconoclasti che a lungo infierì in Oriente sotto gli imperatori Leone Isaurico, Costantino Copronico e il suo figlio Leone. Del pari, è verosimile il meditato abbandono del simulacro in mare per accrescere il prodigio del suo ritrovamento, come avvenne per altre sacre immagini, anche in tempi molto più recenti. Comunque, il Volto Santo o *Santa Croce di Lucca,* poichè fu conosciuto prima con questo nome, ebbe diffusissimo culto dall'alto Medio Evo; e precisamente fin dal sec. VIII, come confermerebbero le offerte fatte alla primitiva sua cappella; poi, dovunque i Lucchesi — sempre audaci mercanti e coloni — fecero fiorire col banco, con la spola e con l'aratro i loro lucrosi commerci. Si può dire che non vi sia stato porto del Mediterraneo, grande strada o emporio mercantile d'Europa, dove la sua effige non sia stata conosciuta e venerata in medaglie e monete, in dipinti d'altare o sculture di edicole. Le *nationes* dei Lucchesi eressero in suo onore chiese a Parigi, a Londra, a Bruges, ad Anversa ed altrove; i missionari, gli stucchinai e gli emigranti della Lucchesia portarono quell'immagine tutelare attraverso gli oceani e i continenti.

***

Dove il Volto Santo ebbe maggiore esaltazione nel culto secolare fu nella sua città, che volle coronarlo di un diadema d'oro, vestirlo di paludamenti gemmati, consacrargli le chiavi delle sue Porte, e in suo onore sostituire l'antica cappella in S. Martino col tempietto mirabile di Matteo Civitali, dove ogni anno è esposto nel giorno della sagra maggiore del 14 settembre.

Questa festa di Santa Croce, come tuttoggi è chiamata, era una volta bandita dai preconi del Comune due giorni prima, ed aveva il suo inizio ufficiale alla vigilia con un vespro solennissimo in Martino — il Duomo di Lucca — al quale intervenivano, in pompa magna, gli Anziani e il Vessillifero, prime autorità della Repubblica.

L'antico rituale imponeva che si parassero a festa tutti gli altari; si ponesse la *tabula argentea,* ossia il paliotto prezioso all'ara mag-

(*fot.* *Alinari*)
LA TRASLAZIONE DEL « VOLTO SANTO » DA LUNI A LUCCA. - AFFRESCO DELL'ASPERTINO (LUCCA, S. FREDIANO).

giore, e si esponesse sulla medesima la famosa *Croce dei Pisani,* così detta per essere stata, secondo la tradizione, sottratta a quei di Pisa dai lucchesi con un abile strattagemma, dopo averla tenuta in pegno.

All'ora del crepuscolo, il clero iniziava quindi da S. Martino a S. Frediano quella strepitosa e luminosa processione chiamata, nel suo ritorno al Duomo, la Luminara: spettacolo davvero unico nella storia del folclore, perchè con lo straordinario corteggio intendeva ripetere lo storico avvenimento di sacra e civile esultanza che accompagnò il Volto Santo nella indimenticata sua traslazione da una all'altra basilica, fatta dal santo vescovo Giovanni.

Come i sudditi di Siena, *civitas Virginis,* avevano obbligo di rendere omaggio con l'offerta di un cero all'eccelsa Sovrana nel giorno sacro alla sua assunzione in Cielo, così tutti i soggetti alla Repubblica lucchese, dall'età di quattordici anni a settanta, furono tenuti per vigore degli Statuti cittadini ad intervenire a quel tradizionale corteo della vigilia di S. Croce, cioè il 13 settembre, recando un cero acceso da offrire alla cappella del Volto Santo.

(*fot. Alinari*)
LUCCA - CATTEDRALE IL « VOLTO SANTO » SENZA PALUDAMENTI.

(*fot. Alinari*)
IL « VOLTO SANTO » CON PALUDAMENTI E CORONA.

Questa offerta del *census candeli* all'unico regnante, *rex dominantium*, che Lucca riconobbe nella « *dolce libertà* » goduta fino al 1799, assunse il significato di vassallaggio al suo potere, come ben seppe un povero offerente della Garfagnana, chiamato Iscariccio, il quale, per essere intervenuto alla Luminara del 1246, ebbe dai ribelli Cattani di quella regione troncata la destra.

S. KÜMMERNIS, DI NEISSE, (DERIVATA DAL « VOLTO SANTO » DI LUCCA).

L'obbligo religioso del cero era dunque esteso, oltre che a tutte le autorità ed ufficiali, ai *rectores* delle Vicarie; i quali, alla lor volta, imponendo ai soggetti di prender parte alla Luminara, contribuivano a rendere sempre più numeroso il concorso, e tanto più variato e colorito per le insegne e i diversi costumi che ciascun paese alternava allo sfavillío delle luci. Queste erano di vario peso e misura, da una fino a cinquanta libbre, a seconda del luogo, o della corporazione, o della persona offerente: ceri *magni* e *onorabili* nel secolo XIII, poi *candeli fioriti*, cioè decorati e dorati, dipinti di buoni colori e d'oro « matto », ed anche adunati a formare quei singolari « *castelli fioriti* » consistenti in costruzioni architettoniche di legno, fatte sotto baracche in piazza S. Martino, e sulle quali erano disposte le candele in modo da formare il disegno di un maniero ardente di vaste proporzioni. Tali macchine luminose —

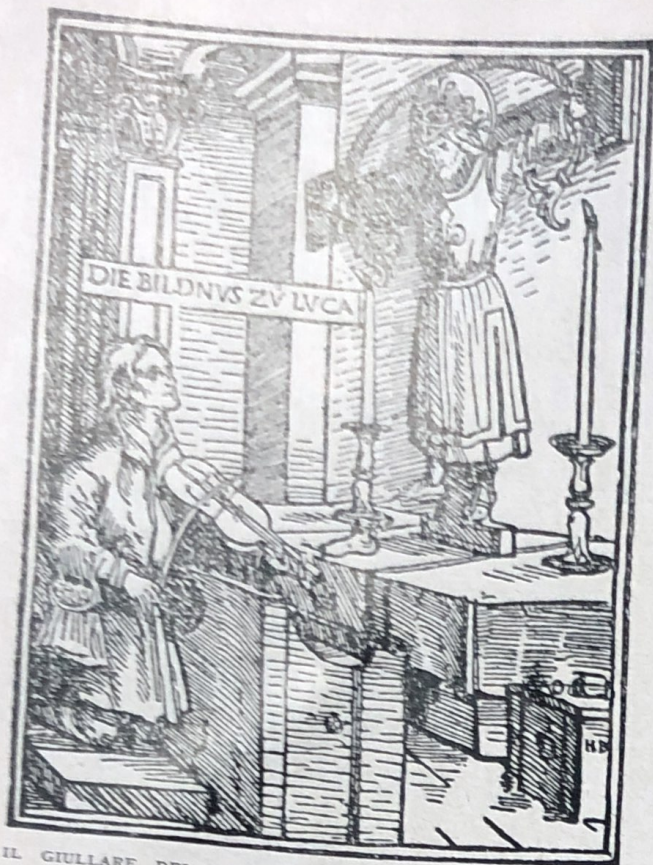
LUCCA - LA BASILICA DI S. FREDIANO.

delle quali può aversi un'idea ricordando quella di S. Rosa a Viterbo, ed a Lucca l'altare fiammeggiante per il Venerdì Santo in S. Frediano — erano variate e molteplici, ogni anno nuove nel disegno fantastico, e sempre così affollate di ceri che la spesa di ognuna saliva a cifre altissime, come le loro moli, che raggiungevano talvolta i tetti delle costruzioni più elevate. Il « Castello della masnada », cioè dei castellani della Repubblica, i quali rilasciavano ogni anno una lira del loro stipendio di settembre, riusciva sempre un « gran castello fiorito e bellissimo » del valore di quaranta fiorini d'oro.

Nè meno splendidi, sebbene minori, dovevano essere gli altri dei paesi di Nozzano, di Compito, di Segromigno, di Minucciano e di Motrone, insieme ai quindici *castelli* delle Vicarie.

Il luogo del raduno (che si faceva al rintocco della campana del Palazzo) per quella interminabile fiumana di fuoco era la piazza di S. Frediano e i suoi dintorni, poichè là conveniva, come abbiamo detto, il clero di S. Martino e delle altre chiese, seguito dal Vescovo, che — assiso poi nel tempio — ascoltava il panegirico del Volto Santo, recitato da un piccolo chierico; mentre contemporaneamente gli Anziani, e gli altri magistrati della Repubblica, seduti sotto il portico dei Guelfi, addossato alla chiesa di S. Frediano, si compiacevano prestare la loro attenzione ad un sermoncino detto, sempre in onore del Simulacro, da un bambino dell'aristocrazia lucchese.

Fra gli spari delle artiglierie delle Mura e le salve dei moschetti della torre del Palazzo, sfilava dunque il lunghissimo corteo, quasi scia fiammeggiante per le tortuose vie cittadine, traverso le quali lo videro trascorrere ammirati tanti ospiti spettatori, più o meno illustri, anche in tempi non lontani da noi, sebbene allora avesse perso gran parte dell'antico splendore.

« Le case alte e fosche avevano le facce illuminate da numerosi lampioncini. Drappi e tappeti d'ogni colore scendevano dalle finestre e dai balconi, nascondendo le smattonature e i crepacci dei muri; e al di sopra di questi tappeti sporgevano bei visetti di donna, ma tanto freschi e fiorenti, ch'io intesi subito che doveva essere la vita a celebrare le sue nozze con la morte, invitando alla

IL GIULLARE DEL « VOLTO SANTO » (XILOGRAFIA DI HANS BURGKMAIER, 1510).

festa la giovinezza e la beltà ». Chi descrive così la Luminara della S. Croce del 1828 è Arrigo Heine, il quale, restando lo scettico e caustico semita dei *Reisebilder*, non potè comprendere, neppure a Lucca, l'anima religiosa delle folle cristiane, pur vedendo con gli occhi della poesia « su tutta quella luce di fiaccole, di fanali, di lampioncini, luce vermiglia o giallastra che mandava sprazzi e barbagli.... un luccichio di lagrime nel tremulo brillare delle pupille chiare e pie delle stelle ».

Quando la Luminara si svolgeva a Lucca nel secolo d'oro della sua potenza, il Duecento, era affollata — come abbiamo detto — dal concorso di tutte le autorità religiose, civili e militari della città e del territorio, secondo l'ordine gerarchico, successivamente imposto dai cerimoniali, e recando ciascuna il corrispondente peso del suo cero. Seguivano gli ordini monastici e le compagnie ecclesiastiche numerosissime; la Corte dei Mercanti con le corporazioni delle Arti, tutti in livrea; le contrade e i *bracci* della città e dei sobborghi; i pivieri e le vicarie del territorio, finalmente i trombetti, i pifferi e i musici di molte città vicine e lontane, fra le quali Siena, Firenze e Bologna. Lo spettacolo coreografico di quel corteggio, nell'ore notturne illuminate dalla luce viva, attraverso la città roggia e turrita, doveva essere davvero indescrivibile, come giustamente disse Pietro Guidi, raccogliendo dai documenti le notizie sulla storica Luminara, che sarebbe tanto bello ed opportuno ripristinare nella sua antica magnificenza.

Tutta la copiosa messe di cera, che raggiunse talvolta le quattromila libbre, era sospesa coi *brevi*, recanti il nome dell'offerente ed il peso del cero, alla volta delle navate di mezzogiorno in S. Martino, e poi di settentrione, ove fu di nuovo costruita nel 1484 la cappella del Volto Santo dal magistero di Matteo Civitali. Anche la musica concorse, sempre nella festa della vigilia, e più nel giorno della S. Croce, ad accrescere e diffondere il tripudio cittadino, accompagnando i riti — già imponenti — della liturgia, coi concerti di cantori e sonatori. Concerti non sempre corrispondenti, nella varietà dei gusti e delle scuole musicali, alla maestà del tempio, e al decoro delle sacre cerimonie. Basti dire che il celebre Paganini, nella vigilia di S. Croce del 1801, dette un *a solo* in S. Marti-

IL GIULLARE DEL « VOLTO SANTO », IN UN CODICE DELLA BIBLIOTECA VATICANA.

no della durata di circa mezz'ora « imitando col violino il canto degli uccelli, le trombe, i corni, di modo — dice il relatore — che il concerto terminò in un'opera buffa, facendo ridere tutti, nel tempo stesso che restavano ammirati dall'abilità e franchezza di costui ».

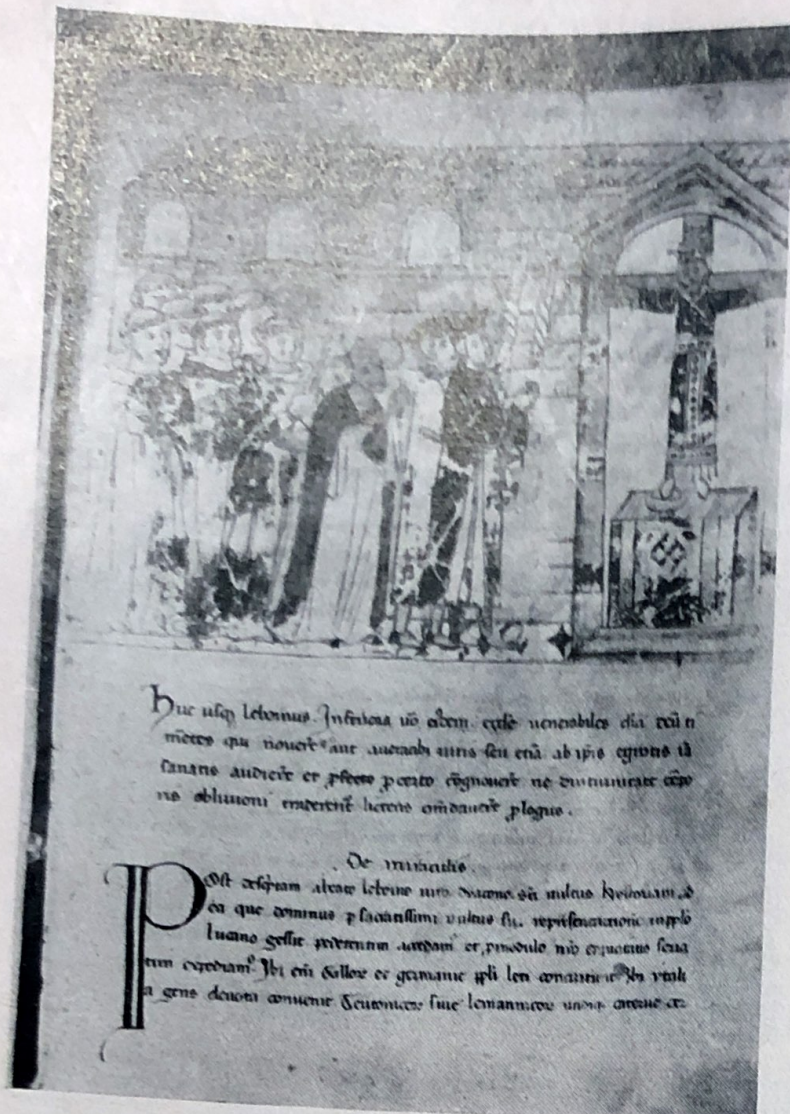
Fin dal principio del secolo XVII, al ritorno della processione in San Martino, al discorso sacro, in onore del Volto Santo, era stato sostituito il così detto « mottettone », coronamento di quelle celebri musiche lucchesi ch'ebbero dalla competenza dell'abate Luigi Nerici esauriente illustrazione in un capitolo riferentesi appunto alla festa del 13 e 14 settembre. Il primo dei « mottettoni » che destò meraviglia fu quello musicato da un Giacomo Puccini *sen.*, a otto voci a piena orchestra; ma che fu seguito da un altro, anche più lodato, scritto dal suo pronipote Michele. Ambedue furono — secondo il Nerici — vinti da un terzo « meraviglioso mottettone » del maestro Andrea Bernardini da Buti, alla sua volta superato, nella composizione musicale, dal genio dell'ultimo della gloriosa dinastia dei Puccini.

(*fot. Colombini*)

LUCCA NEL SEC. XIII DIFESA DAI SUOI PATRONI (IL « VOLTO SANTO », SAN PAOLINO E S. REGOLO). SONO NOTEVOLI LE TORRI ALBERATE DI CUI OGGI È SUPERSTITE SOLO QUELLA GUINIGI. (DA UN CODICE DELL'ARCHIVIO CAPITOLARE DI LUCCA).

Il tempio rimaneva aperto tutta quella notte della vigilia, sorvegliato negli ultimi secoli della Repubblica dalla variopinta Guardia Svizzera del Palazzo, non solo per evitare disordini, ma anche per ben custodire gli inestimabili tesori della cattedrale, e gli innumerevoli *ex-voto*. Le offerte in denaro erano versate dentro il calice che il Crocefisso tiene sotto il piede destro, e che per essere forato lasciava cadere le monete in un forziere, collocato sotto l'altare. La tradizione aggiungeva che quella coppa era stata messa al piede del Volto Santo per sostenere una pianella d'argento, donata al povero giullare che, nulla avendo da offrire, aveva cantato e suonato al suo Signore la canzone più bella, ricevendo in cambio quel calzare, ch'essendo stato ben regalato più non poteva essere trattenuto dal donatore. Condannato a morte il ritenuto reo del furto sacrilego, la scure che doveva troncargli la testa si piegò miracolosamente sul suo collo, ed ancora è mostrata presso la cappella del Volto Santo. Ma i prodigi e le leggende fiorite intorno a questa veneratissima effige — la cui storia non è stata scritta ancora sui documenti, e neppure illustrata dai monumenti — troppo a lungo farebbero sostare a Lucca il frettoloso pellegrino di oggi.

**

Rivediamo con la fantasia, all'alba del gran giorno di S. Croce, la città farsi densa delle turbe di popolo e di pellegrini provenienti, come attestano le cronache, dalle più lontane regioni. Affluivano a sciami i cantambanchi a diffondere in rima la miracolosa istoria del Crocefisso di Lucca, riprodotto e messo in vendita nelle medaglie, nei sigilli, e nelle prime xilografie dell'arte tipografica, come quella del ricordato giullare, incisa da Hans Burgkmaier di Augusta nel 1510. Al-

(*fot. Colombini*)

PARTICOLARI DEL CORTEO DELLA « LUMINARA » NEL TRECENTO. (CODICE TUCCI-TOGNETTI NELLA BIBLIOT. GOVERN. DI LUCCA).

tre stampe più curiose erano le immagini di S. Kümmernis, la pia fanciulla crocefissa venerata nei paesi germanici quando, rotti dalla Riforma i vincoli della comune religione, non fu più intesa la figura vestita di tunica del Volto Santo — come ha dimostrato lo Schnürer — e per spiegarla si ricorse alla strana leggenda della martire cristiana che, per eludere l'offerta delle nozze terrene, chiese ed ottenne di trasformare la sua giovanile avvenenza con l'aspetto barbuto di Cristo, lo sposo divino che raggiunse nell'eguale supplizio.

Anche questo racconto, commosso da fremiti di alta poesia, era tema di canto degli erranti rapsodi che si davano convegno sulle piazze di Lucca e all'ombra del portico di S. Martino: dove facevano certo migliori affari i cambiatori delle monete ai forestieri, invano forse tutelati, nella città di [illegible], dal minaccioso bando del vescovo Rangerio, che tuttora si legge inciso nel marmo sotto lo stesso portico.

Le vie che là confluivano, a guisa di torrenti rumorosi di popolo, erano pavesate dei panni serici, tessuti dai famosi telai, che nel Trecento raggiunsero in Lucca il numero di tremila: drappi illustrati prima da fantastica fauna e da rigogliosa flora; poi damascati come lame rilucenti o broccati a fioriture policrome, e che non solo pendevano dalle gallerie delle trifore, di cui tutta la città rossa si allietava e respirava, ma che tappezzavano le muraglie delle case doviziose, come attestano gli arpioni sempre infissi lungo i palazzi signorili. Tutte quelle correnti di popolo, che inondavano Lucca dalle quattro porte medievali, sfociavano dunque sulla piazza di S. Martino, incapace a contenerle; eppure nessun lucchese o forestiero poteva dire alla sera di non avere reso omaggio di preghiera o di curiosità a « quella santa e venerabile Croce » secondo disse Caterina Benincasa, oppure al «Volto barbuto di Lucca » come riferì l'errabondo Ortensio Lando. Ma fra i tanti pellegrini, che adunarono nella supplice prece il dolore universale, nessun altro si affissò nel « *Santo Volto* » con maggiore trepidazione di esule randagio del « *pellegrino dagli occhi grifagni, rosso vestito e cupo nell'aspetto* », Dante Alighieri, il quale dovè assistere alla sagra di Lucca, e udir davvero invocare il Volto Santo, se pose sul labbro dei demoni, che attuffano il barattiere Martino bottaio nella bollente pece, il dileggioso motto: « *Qui non ha luogo il Santo Volto* ».

Tralasciamo i nomi di altri illustri devoti, di papi e imperatori, di re e di regine, per rivedere solo, fra tanta variata folla, presenti nel tempio alla Messa solenne del mattino, celebrata una volta all'altare di S. Croce, il Gonfaloniere della Repubblica fra due Anziani *in cornu Epistolae*, mentre dal lato opposto, *in cornu Evangelii*, il Vescovo sedeva sul trono. Anche durante il Ducato Borbonico la Corte interveniva alle cerimonie sacre di quel giorno e della vigilia. Carlo Lodovico, così

amante e intelligente della Liturgia, vestiva in quell'occasione la cappa bianca dell'Ordine di S. Giacomo, mentre la pia Maria Teresa di Savoia non deponeva il suo abito semplice, di seta nera. Il buon canonico Almerigo Guerra, che fu uno dei più diligenti storici del Volto Santo, ricordava con rammarico « i manti risplendenti d'oro e d'argento delle dame di Corte, gli abiti elegantemente ricamati in oro de' Ministri, de' Consiglieri di Stato, e de' Ciambellani ». Rivedeva, nei tempi cangiati, subito dopo che Lucca perse la propria autonomia con la reversione anticipata alla Toscana, « il Gonfaloniere della città, e gli Anziani con le antiche loro divise, i Giudici nelle ampie toghe con le rivolte di seta, più o meno ricche, secondo il Tribunale cui appartenevano, gli ufficiali della milizia e i professori del patrio Liceo. Non sfolgoravano più « le assise di scarlatto ricamate in argento delle Guardie Nobili, i dragoni, gli alabardieri, gli splendidi equipaggi, le bande musicali, il rombo dei cannoni, le sfarzose luminare! ».

(*fot. Colombini*)
PARTICOLARI DEL CORTEO DELLA « LUMINARA » NEL TRECENTO (CODICE TUCCI-TOGNETTI NELLA BIBLIOTECA GOVERN. DI LUCCA).

L'ora del mezzogiorno, concessa alle laute mense dei signori lucchesi, ritornati in città dalle ville deliziose, era confortata dal pensiero che sei poveri prigionieri delle orride carceri dette del *Sasso*, erano stati offerti in libertà al Volto Santo, e che gli altri rimasti, ad espiare le loro colpe nelle oscure segrete e nei fondi della *Torre*, sarebbero satollati quel giorno da un pasto abbondante, nel quale non poteva mancare il rotondo «buccellato», che fa bella mostra nei documenti noti fin dal 1578!

Nell'ore del pomeriggio si celebravano, sempre in S. Martino, i vespri in musica, e restava affollato il tempio sino a notte, finchè il Simulacro (vestito in quel giorno de' suoi preziosi ornamenti) non era ricoperto, poichè anticamente vietavasi in quel giorno di devoto e riconoscente raccoglimento del popolo lucchese, dinanzi al suo vero ed unico Sovrano, ogni civile spasso o profano divertimento.

La corsa dei *barberi* che una volta si sferrava da S. Maria in corso, presso S. Anna, fino a S. Maria *forisportam*, nella cui piazza il palio appendevasi alla colonna romana, ancora esistente, fu anticipata alla festa di S. Regolo, che cadeva alle calende di settembre. Solo nel secolo XVIII furon permesse, nel giorno sacro alla secolare tradizione, le corse dei cavalli con fantino in un apposito recinto, a guisa di anfiteatro, costruito in legname e con fantasia scenografica, nel luogo detto al *Prato del Marchese*, cioè sull'odierno piazzale del Parco della Rimembranza.

Durante il Ducato prese poi massimo splendore, sempre nella festa di S. Croce, l'opera in musica, data al Teatro del *Giglio*, così chiamato dall'araldico fiore dei Borboni, che lo fecero ricostruire dall' architetto Giovanni Lazzarini. Fu inaugurato, dopo due anni di lavoro, nel settembre del 1819 con *La rosa rossa e la rosa bianca* del Mayer, e con l'*Au-*

IL PORTICATO E I PORTALI DELLA CATTEDRALE DI LUCCA - UNA PROCESSIONE.

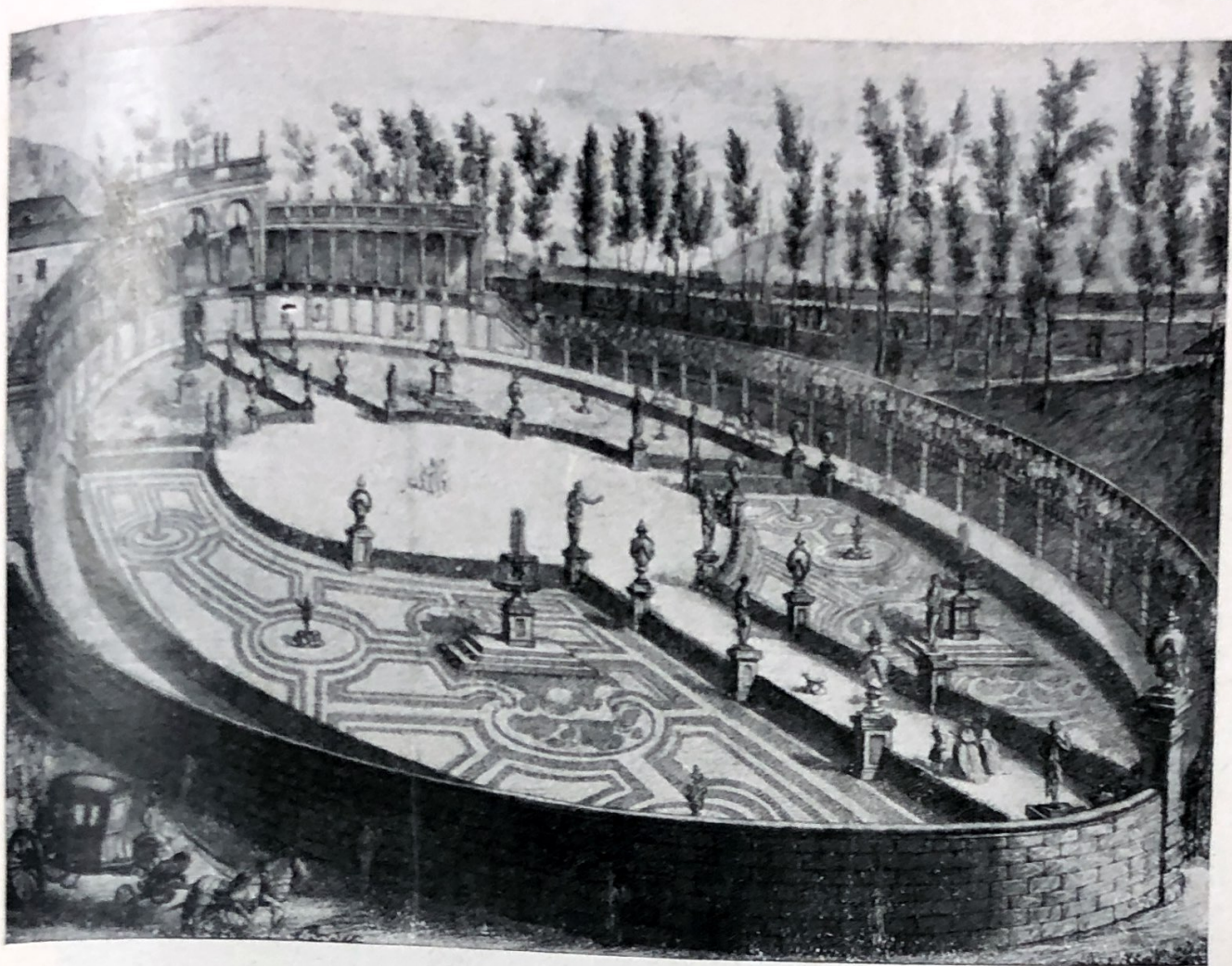
reliano in Palmira del Rossini. Cantarono, nella *stagione* di settembre, i più famosi artisti: la Bonini, la Bassi, la Prezzolini Poggi e la celebre Malibran, che si volle lucchese; il Tacchinardi, il Patriossi, lo Zucchi ed altri. Diressero l'orchestra valorosi maestri di Lucca, come il Rustici, il Ridolfi, il Di Giulio; l'insigne catanese Giovanni Pacini ed il Principe Giuseppe Poniatowski.. cosicchè fu detto che dopo la *Scala* di Milano e il *S. Carlo* di Napoli, il terzo teatro d'Italia, era il *Giglio* di Lucca... anche se la Malibran con gli eccessivi gesti delle belle braccia minacciava di sconfinare dal minuscolo ducato!

Non mancarono per le feste di S. Croce, in quei fortunati tempi, rimpianti dall'ingenuo Canonico, accademie di poeti estemporanei, quali Tommaso Scricci, ammirato a Lucca dal Byron, Luigi Cicconi e Giovanni Longhi.. perfino ascensioni aeronautiche, come quella del bolognese Francesco Orlandi, quando si svolgeva a Lucca, nel settembre del 1843, il memorabile quinto Congresso degli Scienziati Italiani.

Appunto nelle feste di quell'anno, per la prima volta in una pubblica riunione, quale fu la seduta in cui il Congresso discusse intorno alle riforme carcerarie, si levò audace e fiera la parola del medico Michele Griffa per rinfacciare all'Austria le sofferenze inflitte ai martiri dello Spielberg.

Non importa se i tempi immaturi impedirono che le parole del coraggioso oratore fossero raccolte negli Atti del Congresso, e se egli stesso, a suo onore, fu bandito dalla riunione.... Il sentimento della Patria comune, il ricordo dei suoi dolori, e le speranze del suo avvenire aleggiarono come divini auspici, in quella fausta circostanza, sulla città del Volto Santo: *Lucca bella,* che aveva fatto sacri quei giorni stessi delle feste di S. Croce ad un'opera eminentemente benefica, all'inaugurazione del suo primo asilo d'infanzia, con l'intervento dell'apostolo dell'educazione pedagogica, l'abate Ferrante Aporti.

⁂

Anche oggi, come dicemmo iniziando questa rapida scorribanda, la festa di Santa

L'ANFITEATRO COSTRUITO IN LUCCA PER LE CORSE DI S. CROCE, NEL SETTECENTO. (STAMPA DI PROPRIETÀ DELL'ARCHIVIO DI STATO IN LUCCA).

Croce convoca nelle ampie piazze e nelle anguste vie di Lucca letizia e devozione di popolo. Anche oggi sfila nella tarda ora della vigilia della sagra maggiore il pio e numeroso, ma pallido corteggio, a ricordo della sfolgorante Luminara di un tempo.....

Perchè non ravvivare, con lo stesso antico fervore, il fuoco che si estingue, e non riaccendere tutte le luci che brillavano una volta, in onore del Volto Santo, sui palagi e le torri, sui ceri, le torcie e i *castelli fioriti?*

Lo sperato consenso delle Autorità religiose e civili, che già dettero prova di perfetta fusione degli animi col partecipare negli ultimi anni in forma solenne al corteo del 13 settembre, fa augurare che la Luminara possa ancora riaccendersi e sfavillare, richiamando alla Città del *Santo Volto* le innumeri genti, che sempre attendono il beneficio della grazia. Espressione viva delle antiche tradizioni della nostra stirpe, questa festa caratteristica ripeterà con lo splendore del costume storico, con la fiamma ardente dei cuori e delle luci, e col sano e schietto entusiasmo delle folle, che l'Italia ha ritrovato la gloria sul cammino della Fede.

E. LAZZARESCHI

ENTE NAZIONALE ENIT INDUSTRIE TURISTICHE

L'Italia nelle Riunioni Turistiche Internazionali.

Dal 28 al 31 maggio a Parigi e dal 2 al 5 giugno a Londra, sono state tenute le Assemblee Generali annuali, rispettivamente, del « Conseil Central du Tourisme » e della « Alliance Internationale de Tourisme ».

Come è noto, il C. C. T. comprende tutte le grandi organizzazioni turistiche nazionali ed internazionali, non esclusi i Delegati delle Amministrazioni statali interessate al turismo; l'A. I. T. invece è l'unione internazionale dei Tourings Clubs, alla quale partecipano anche gli Enti ufficiali della propaganda turistica e quindi anche l'ENIT.

Le due Assemblee trattarono parecchie questioni importanti attinenti al turismo internazionale, alcune delle quali presentano attualmente particolare interesse.

Di iniziativa della Delegazione Italiana figurava all'ordine del giorno, così dell'una come dell'altra Assemblea, la questione della franchigia doganale al materiale di propaganda turistica inviato dall'uno all'altro paese. Su questo argomento la nostra Delegazione ha posto in rilievo che la questione è stata liberalmente risolta, quasi per prima in maniera geniale, dall'Italia, la quale però è stata seguita finora appena dalla metà degli altri Paesi europei; pur avendo messo in rilievo che ciò rappresenta un successo dell'opera persuasiva svolta nei precedenti Congressi turistici dai nostri Delegati, con piena approvazione delle due adunanze, è stata raccomandata e auspicata una più generale adozione del liberale provvedimento di esenzione, che è in vigore presso di noi, come è giusto, solo a titolo di reciprocità.

Altre importanti questioni furono dibattute nei due Congressi e ad esse partecipò attivamente la Delegazione Italiana.

Ancora nel campo doganale, formò argomento di discussione quella relativa ai documenti (*trittico* e *carnet de passage*) richiesti per il transito, da uno ad altro Stato, dei veicoli automobili e venne approvata la proposta di invitare i Governi a discutere e concludere una Convenzione internazionale diretta a unificare i diversi regolamenti doganali sul turismo.

Ad animata discussione dette luogo l'argomento relativo agli intralci, particolarmente di carattere finanziario, diretti ad impedire la libera uscita dei turisti da un Paese verso gli altri. La Delegazione italiana, pur associandosi alla tesi più liberale propugnante l'abolizione assoluta di ogni ostacolo al movimento turistico, sostenne in linea subordinata che — ove gli Stati [illegible] di emanare norme limitative dell'esportazione di valute nazionali per ragioni superiori di difesa della propria moneta — tali restrizioni fossero contenute in limiti molto ampî, come quelli adottati testè dal Governo Italiano (cinquemila lire).

Prevalse però in questa materia la tesi della libertà assoluta e si addivenne perciò ad un voto invocante la piena libertà nell'esportazione delle divise e nel movimento dei turisti.

Nel Congresso di Parigi fu approvata la proposta italiana avente per iscopo di facilitare lo scambio delle riviste turistiche nelle vetture ferroviarie internazionali. La attuazione concreta fu deferita per competenza all'*Union Internationale des Chemins de Fer.*

I Delegati italiani proposero, e la Assemblea di Londra approvò, che, per facilitare la circolazione da uno ad altro Paese delle armi da caccia portate dai proprietari, venisse adottato il trittico, o il *carnet de passage en douane* come per le vetture automobili, con la garanzia dei Clubs e delle Federazioni di Cacciatori, riconosciuti nei vari Paesi. Ciò, naturalmente, negli Stati che adottino restrizioni (il che non è per l'Italia).

Fra gli altri argomenti trattati figurano quelli relativi alle radiodiffusioni di conferenze turistiche, al servizio delle guide-interpreti, ai viaggi scolastici e dei medici, alla abolizione delle tasse di soggiorno, ecc.

Quali sedi delle due Assemblee generali che saranno tenute nel 1935 sono state scelte le città di Cracovia per il C. C. T. e di Budapest per l'A. I. T.

L'ENIT alla Fiera del Libro.

L'ENIT ha partecipato ufficialmente quest'anno alla Fiera del Libro alla Capitale con un padiglione di moderna fattura, nel quale ha esposto le sue pubblicazioni migliori: opuscoli interessanti l'Italia in generale, la vita sportiva, culturale, musicale; la gastronomia, i vini, le zone turistiche e le città.

Piccole pubblicazioni, in genere di poche pagine, ma eleganti, attraenti, pel gusto delle copertine vivaci, per la sintetica efficacia dei testi e per le illustrazioni bene scelte.

Due grafici hanno presentato ai visitatori il progressivo incremento dell' attività svolta dall'ENIT a beneficio del turismo in Italia, nel campo editoriale: 18 milioni di pagine nel [illegible]; 72 nel '30; 200 nel '32; 402 nel '33.

E per quello che riguarda le singole edizioni di quest'ultima annata: 5 milioni e mezzo in italiano, 103 in francese, 143 in inglese, 95 in tedesco, 8 in spagnolo e in portoghese, 47 in altre lingue e in edizioni plurilingui.

(fot. Pezzini - Milano)

IL CERVINO E LA CHIESETTA DI N. S. DEGLI EREMITI AL PIANO DEL BREIL

Allegato al fascicolo di Agosto 1934 XII de "Le Vie d'Italia"
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. P. Ravelli - Torino)

IL MONTE BIANCO DAL COLLE CHECROUIT (SUL DAVANTI L'AIGUILLE NOIRE DI PEUTÉREY)

(fot. Zacchetti - Milano)

IL GRUPPO DEL SASSOLUNGO (V. GARDENA), VEDUTO DALLA V. DI CISLES

(fot. V. Sella - Biella)

LA CATENA MENICIGOLO-LARES-CARÉ ALTO (GRUPPO DELL'ADAMELLO), DALLA PRESANELLA

La «GUIDA D'ITALIA» del T. C. I.

**Non possedere la Guida d'Italia del Touring vuol dire senza dubbio pec-
care di superbia, poichè soltanto l'enciclopedico può farne a meno. Ma chi
viaggiando per diporto o per affari continua ad assalire se stesso con domande
che non sa soddisfare, riguardino esse il nome o l'epoca o l'autore di un monu-
mento; il nome o la quota o il modo di salire un monte, o il panorama che
esso offre; o una delle grandi opere che sono vanto dei giorni nostri; chi desi-
dera visitare, anche rapidamente, le principali bellezze di una città, chi desi-
dera consultare una Carta o una Pianta, chi desidera rispondere alle mille e
mille esigenze della nostra mente, questi ha bisogno della Guida. La cultura
in questi nostri tempi di fretta si forma in buona parte soddisfacendo subito
il desiderio di sapere che continuamente ci tormenta; chi aspetta, ha perso
l'occasione di imparare qualche cosa, forse per sempre. La Guida d'Italia del
T. C. I. può realmente ritenersi un'enciclopedia turistica.**

Nell'elenco le nuove edizioni sono contraddistinte con un asterisco.

	Alla Sede	*Italia e Colonie*	*Estero*
***PIEMONTE** (Ediz. 1930)			
***LOMBARDIA** (Ediz. 1930)	L. 18 —	L. 20 —	L. 22 —
***VENETO** (Ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA TRIDENTINA E CADORE** (Ediz. 1932)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***VENEZIA GIULIA E DALMAZIA** (Ediz. 1934)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***LIGURIA E NIZZARDO** (Ediz. 1933)	» 18 —	» 20 —	» 22 —
LIGURIA, TOSCANA A NORD DELL'ARNO, EMILIA:	» 16 —	» 18 —	» 20 —
I volume (1) (Ediz. 1924)			
II volume (*L'Emilia, Pistoia e Prato* - Ediz. 1924)	» 10 —	» 12 —	» 13, 50
ITALIA CENTRALE:	» 10 —	» 12 —	» 13, 50
I volume (*Territorio a Est e a Sud della linea ferroviaria*			
Firenze-Perugia-Terni-Roma - Ediz. 1924).........			
* II volume (*Firenze, Siena, Perugia e Assisi* - Ediz. 1929) ...	» 12 —	» 14 —	» 16 —
III volume (*Territorio a Ovest della linea ferroviaria Firenze-*	» 12 —	» 13, 50	» 15, 50
Perugia-Terni-Roma - Ediz. 1923)			
***ROMA E DINTORNI** (1 vol. - Ediz. 1934)..........	» 12 —	» 14 —	» 16 —
ITALIA MERIDIONALE:	» 20 —	» 22 —	» 24 —
I volume (*Abruzzo, Molise e Puglia* - Ediz. 1926).........			
* II volume (*Napoli e dintorni* - Ediz. 1931)	» 10 —	» 12 —	» 15 —
III volume (*Campania, Basilicata e Calabria* - Ediz. 1928).	» 18 —	» 20 —	» 22 —
***SICILIA E ISOLE MINORI** (Ediz. 1928)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
***SARDEGNA E CORSICA** (Ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
POSSEDIMENTI E COLONIE ITALIANE (Ediz. 1929)	» 15 —	» 17 —	» 19 —
	» 16 —	» 18 —	» 20 —

PREZZI SPECIALI PER GRUPPI DI GUIDE

GRUPPO DELLE NUOVE EDIZIONI: Piemonte - Lombardia - Veneto - Venezia Tridentina e Cadore - Venezia Giulia e Dalmazia - Liguria - II vol. della Guida dell'Italia Centrale - Roma e dintorni - Napoli e dintorni - Sicilia e Isole Minori - Sardegna e Corsica: Alla Sede **L. 173 —**; Italia e Colonie **L. 181 —**; Estero **L. 200 —**.

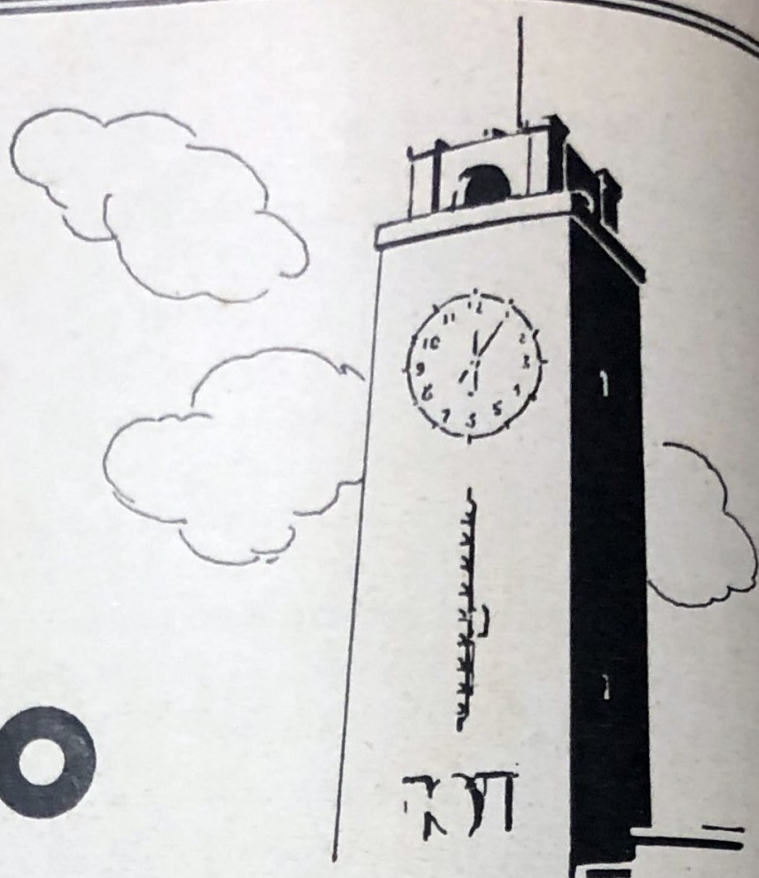
I 3 VOLUMI DELL'ITALIA CENTRALE e ROMA E DINTORNI: Alla Sede **L. 50 —**; Italia e Colonie **L. 53 —**; Estero **L. 61 —**.

I 3 VOLUMI DELL'ITALIA MERIDIONALE: Alla Sede **L. 40 —**; Italia e Colonie **L. 43 —**; Estero **L. 50 —**.

LA SERIE COMPLETA DEI 18 VOLUMI: Alla Sede **L. 233 —**; Italia e Colonie **L. 241 —**; Estero **L. 233 —**, *oltre alle spese postali.*

I suddetti prezzi s'intendono per i Soci del T. C. I.; *per i non Soci essi sono aumentati del 100 %*.
Chiedere le condizioni per **l'acquisto dell'intera serie della Guida a pagamento rateale.**

---

(1) È stato sostituito nella sua parte principale dal volume «Liguria ediz. 1933» ma che è tuttora utile per chi desideri notizie sulla *regione attraversata dalla ferrovia La Spezia-Pisa, sulle Alpi Apuane e su Lucca.*

PER LE VOSTRE VACANZE, al mare o al monte,

PER LE VOSTRE GITE, in auto, in moto, in bicicletta o a piedi, in terra e in mare,

il Touring Vi offre con le sue Carte e le sue Guide una documentazione preziosa, il corredo indispensabile per lo studio, l'organizzazione e la migliore riuscita d'ogni viaggio, gita o escursione.

Per gli automobilisti frettolosi ecco la *Carta automobilistica al 650.000* in 2 fogli e quella *al 200.000* in 30 fogli; per il turista e l'automobilista, che non si accontentano di trascorrere velocemente da regione a regione, la *Carta d'Italia al 250.000* in 62 fogli che costituisce la più bella e la più pratica carta turistica d'Italia. L'*Indice* di questa carta è il più vasto repertorio di nomi geografici esistente sull'Italia (115.000 voci e 90.000 altimetrie). Solo pochissimi fogli sono ancora della prima edizione. La maggior parte hanno subìto un profondo lavoro di revisione e talora di reincisione.

Per l'escursionista e l'alpinista il Touring ha preparato infine la magnifica serie dei fogli della *Carta delle Zone Turistiche d'Italia al 50.000*.

CARTA AUTOMOBILISTICA AL 650.000 in 2 fogli

	Alla Sede	Italia e Colonie	Estero
Tipo comune, rilegato a libretto – per ciascun foglio	L. 7 —	L. 8 —	L. 10,50
Tipo di lusso, montato in tela – per un foglio	» 14 —	» 16 —	» 18,50

CARTA D'ITALIA AL 250.000 in 62 fogli

Ciascun foglio	L. 1 —	L. 1,80	L. 2,50
Raccolta completa di 62 fogli	» 50 —	» 55 —	» 60 —
Indice generale dei nomi contenuti nei fogli della Carta	» 5 —	» 8,50	» 12 —

CARTA DELLE ZONE TURISTICHE D'ITALIA

al 20.000

Gruppo delle Grigne	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —

al 50.000

1. - Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine	L. 3 —	L. 4 —	L. 5 —
2. - Palermo, la Conca d'Oro e dintorni	» 3 —	» 4 —	» 5 —
3. - Il Cervino e il Monte Rosa	» 3 —	» 4 —	» 5 —
4. - La Riviera di Levante da Genova a Sestri	» 2 —	» 3 —	» 4 —
5. - La Val Gardena e i Gruppi della Marmolada, Catinaccio e Sella	» 3 —	» 4 —	» 5 —
6. - Bolzano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
7. - Merano e dintorni	» 2 —	» 3 —	» 4 —
8. - Il Golfo di Napoli (Napoli, il Vesuvio, i Campi Flegrei, Ischia)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
9. - Il Golfo di Napoli (La Penisola Sorrentina, Salerno, Capri)	» 2 —	» 3 —	» 4 —
10. - San Martino di Castrozza e le zone adiacenti	» 8 —	» 9 —	» 10 —
11. - La Riviera di Sanremo, Ospedaletti e Bordighera	» 4 —	» 5 —	» 6 —
12. - Gruppo del Monte Bianco	» 8 —	» 9 —	» 10 —
13. - Gruppo Ortles-Cevedale	» 8 —	» 9 —	» 10 —
14. - Gruppo Adamello-Presanella	» 8 —	» 9 —	» 10 —
15. - Gruppo di Brenta	» 8 —	» 9 —	» 10 —
16. - Gran Sasso d'Italia	» 8 —	» 9 —	» 10 —

al 200.000

Roma e dintorni con la pianta schematica al 20.000 degli attraversamenti di Roma	L. 2 —	L. 3 —	L. 4 —

NUOVISSIMA CARTA D'ITALIA AL 500.000 in 13 fogli

Fogli 1, 2, 3, 4, 5, 6, ciascuno	L. 2 —	L. 2,50	L. 3 —

GUIDA «DA RIFUGIO A RIFUGIO»

Vol. I. - Alpi Pusteresi, Aurine, Breonie, Passirie e Venoste	L. 15 —	L. 16,50	L. 18,50
Vol. II. - Dolomiti Occidentali	» 15 —	» 16,50	» 18,50
Vol. III. - Ortles, Adamello, Brenta, Baldo e adiacenze	» 15 —	» 16,50	» 18,50

VITA DEL TOURING

Il Touring alla Mostra dell' Aeronautica a Milano.

Rispettivamente nel Salone d'Onore del Padiglione della Stampa, dove sono ospitate le Mostre di Aerocartografia e Aerofotografia, e nella Sala della Bibliografia Aeronautica, il Touring figura con le sue pubblicazioni del ramo. Nella prima, si trova montata, al completo, sopra una parete, la *Carta Aeronautica del T. C. I. al 250.000*, pubblicata in collaborazione del R. Aero Club d'Italia e del Ministero dell'Aeronautica, adottando come base la Carta d'Italia al 250.000. In essa la situazione (nero), l'orografia (bistro). l'idrografia (azzurro) sono quelle della Carta al 250.000, pressochè immutate, salvo una tinta verdognola di fondo, aggiunta in più. Le indicazioni di interesse aeronautico sono stampate vivacemente e visibilmente in rosso, così come le quote principali emergenti di ciascuna zona, il segno convenzionale e il nome degli aeroporti, il segno, le caratteristiche, la portata dei fari, le stazioni meteorologiche, radiotelegrafiche, radiogoniometriche e le rotte obbligatorie. Le zone vietate alla navigazione aerea civile risultano distinte con un tratteggio rosso e verdognolo. Nei margini o nello spazio libero, nella cornice di ciascun foglio sono riprodotte le piante degli Aeroporti civili in scala 1:40.000, con tutte le indicazioni utili del caso.

Nella Sala della Bibliografia Aeronautica, si trova invece esposto l'*Annuario dell'Aeronautica*, pubblicato nel 1932 in collaborazione col R. Aero Club d'Italia; volume che è già stato illustrato dalla nostra Rivista nel suo fascicolo di giugno del 1932 e che costituisce una vera enciclopedia dell'argomento; la quale interessa non soltanto i volatori e i tecnici ma si rivela utile a tutte le persone colte.

NOTIZIE ED ECHI

TURISMO

Importazione ed esportazione dall'Italia di divise e monete italiane.

Nel numero scorso de *Le Vie d'Italia* abbiamo dato notizia del Decreto Ministeriale 26 maggio 1934, che sottopone a controllo le operazioni in cambi e divise e vieta l'esportazione dall'Italia di biglietti di banca, di assegni e di *chèques* pagabili in Italia, nelle Colonie e nei Possedimenti e di ogni sorta di titoli stilati in lire (1). E' consentito però a coloro che si recano all'estero di portare seco biglietti italiani o titoli rappresentativi della moneta, stilati in lire, per somma che non ecceda complessivamente le L. 5000.

La vigilanza e il controllo sono anche affidati agli uffici di frontiera.

Dalle dette disposizioni non può derivare intralcio al turismo attraverso le nostre frontiere.

Lo straniero o il cittadino italiano, che si reca in Italia, può introdurre qualsiasi somma così in moneta come in divise, sia italiane sia estere. Se introduce moneta italiana e presume di riesportarne una parte ammontante ad oltre L. 5000, è consigliabile che faccia annotare sul suo passaporto, all'entrata, dall'ufficio doganale l'ammontare delle lire italiane che importa. Tale annotazione gli consentirà, al momento dell'uscita, di esportare una somma di lire italiane anche superiore a L. 5000.

I turisti che si recano all'estero non hanno, di norma, alcuna necessità di portare con sè moneta italiana; per le loro necessità all'estero possono portare monete e divise estere, che possono con ogni facilità procurarsi in Italia, a norma dell'art. 1 del Decreto Ministeriale. Nè per queste è stabilito alcun limite fisso.

Naturalmente, agli stranieri e a chicchessia — durante la permanenza in Itàlia — possono essere spedite somme e divise senza alcun limite.

Accordo italo-austriaco per la libera circolazione dei turisti dei due Paesi nelle zone di confine.

Al fine di incrementare e facilitare il movimento turistico italiano e austriaco nelle rispettive zone di frontiera, è stato stipulato un accordo italo-austriaco al quale è stata data esecuzione con R. D. 29 luglio 1933, N. 1139, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 12 settembre 1933, N. 212.

(1) In proposito si veda anche sotto la rubrica « Poste e telegrafi » in questo medesimo fascicolo.

In virtù dell'accordo, i sudditi dei due Stati appartenenti a determinate associazioni alpinistiche e turistiche, muniti di una speciale tessera rilasciata dall'Autorità di P. S., possono circolare liberamente, nel periodo dal 1° giugno al 30 settembre di ogni anno, nelle seguenti zone:

prima zona: comprende i seguenti passi: Giogo Alto, Giogo Basso, Bocchetta dell'Altissima, Passo del Rombo;
seconda zona: comprende i valichi di Forcella di Malavalle, Campo del Prete, Cima Libera, Forcella di Cima Libera;
terza zona: comprende il Passo di Vizze;
quarta zona: comprende il Passo dei Tauri, il Passo di Gola, la Bocchetta del Giogo Lungo e il Passo di Stalle;
quinta zona: comprende il Passo di Volaia e il Passo di Monte Croce Carnico;
sesta zona: comprende il Passo di Pramollo.

La tessera deve essere vistata ai suddetti valichi di frontiera, ove i turisti riceveranno tutte le informazioni necessarie in merito alla zona in profondità del territorio estero entro la quale possono circolare.

Anche i Soci del T. C. I. sono ammessi a godere del beneficio dell'accordo. Gli interessati devono inoltrare domanda in carta bollata da L. 3 alla R. Questura della provincia di residenza, indicando la data di iscrizione al Sodalizio, nome, cognome, paternità, indirizzo e connotati e allegando la tessera di Socio del T. C. I. e una fotografia firmata. L'incartamento deve essere inoltrato alla R. Questura per il tramite degli uffici di P. S. (Commissariati di P. S. per le grandi città) o, in mancanza, dal Comando dei RR. CC.

Tessere turistiche speciali dalla Riviera Francese in Italia.

Per facilitare il movimento turistico dalla Riviera francese in Italia, è stata istituita una tessera turistica speciale, la quale sostituisce il passaporto. La predetta tessera, che conferisce a chi ne è munito, la facoltà di intraprendere un breve viaggio in Italia, della durata massima di tre giorni, viene rilasciata gratuitamente dall'Ufficio Turistico ENIT presso il R. Consolato Generale d'Italia, a Nizza.

Per ottenere la tessera, che viene rilasciata gratuitamente, il turista dovrà presentarsi munito di un documento d'identità personale, come ad esempio: un regolare passaporto, valevole per altri Stati, oppure un documento, con fotografia, rilasciato o vistato dalle competenti Autorità Francesi o dello Stato al quale il turista appartiene.

Le tessere possono aversi anche presso i RR. Consolati di Grenoble e Chambéry, e prossimamente anche presso quelli di Mentone e Montecarlo, e di esse potranno beneficiare tutti gli stranieri, con facoltà di valicare la frontiera francese sia per via stradale sia per via ferroviaria.

AUTOMOBILISMO

Automobilisti, attenti ai fanali!

Alcuni nostri Soci automobilisti ci segnalano di aver subìto in questi ultimi mesi, contravvenzioni per porto e uso di fanali in numero superiore a quello prescritto e di colorazione diversa dal bianco.

Poichè gli stessi contravventori si sono mostrati stupiti della cosa e l'argomento, data la recente entrata in vigore della sanzione, torna certamente nuovo a molti turisti, sarà utile chiarire le disposizioni di legge e le conseguenze che l'inosservanza di esse comporta.

La fonte cui si richiamano gli agenti nell'applicare la contravvenzione è data dall'art. 59 del nuovo «Codice della Strada» (R. Decreto 8 dicembre 1933) il quale dice: «Nelle ore e nei casi in cui è obbligatoria l'accensione a norma dell'art. 41, ogni autoveicolo deve portare nella parte anteriore due fanali a luce bianca e uno nella parte posteriore collocato in maniera da illuminare a luce bianca la targa di riconoscimento, in conformità alle prescrizioni stabilite nel settimo capoverso dell'art. 72 e proiettare all'indietro luce rossa», e all'8° cpv. soggiunge: «La stessa pena (*ammenda da L. 500 a 1000*) si applica a chi circoli con apparecchi di illuminazione in numero superiore, o di colorazione diversa da quelli prescritti».

Dunque sono passibili dell'ammenda da L. 500 a 1000 gli automobilisti che non solo accendono ma, stando alla lettera della legge, semplicemente portino sulla macchina, contemporaneamente ai fanali regolamentari, i fanali di sagoma (eccezion fatta per gli autocarri con rimorchio), i piccoli fanali sussidiari sui parafanghi a luce bianca anteriore e rossa posteriore che tanta voga hanno preso in questi ultimi anni e ogni altro apparecchio del genere. E noti il lettore che l'elevatissima ammenda, superando le lire 200 non è nemmeno conciliabile col sistema della oblazione in via breve (versamento immediato di L. 25); il contravventore è bensì ammesso a eseguire la oblazione in via ordinaria, ma questa, come è noto, corrisponde al sesto del massimo della pena (nel nostro caso L. 170 circa) se il pagamento è fatto entro le 48 ore dalla notifica del verbale e al terzo del massimo (L. 335 circa) se si rimanda il versamento fino al decreto di condanna o all'apertura del dibattimento.

Dura lex... sed lex!

Convegno nazionale del commercio di autoveicoli.

La Federazione Nazionale del Commercio metallurgico e derivanti, automotocicli e accessori, con molto senso di opportunità ha convocato nei giorni 3 e 4 giugno, il II Convegno Nazionale dei commercianti di autoveicoli e accessori, carburanti e lubrificanti, che si è tenuto a Roma nei locali della Confederazione del Commercio e al quale hanno partecipato i rappresentanti di tutti i gruppi provinciali di categoria e circa 120 rappresentanti di aziende.

Con una esauriente e documentata relazione, nella quale si sostiene la riduzione a metà degli oneri attuali, riduzione che sarebbe compensata dall'aumento di circa il 28 % della circolazione autoveicolista. Alla fine della discussione il Convegno ha votato un ordine del giorno, nel quale, accertato che l'inferiorità di incremento manifestatasi nel nostro Paese dipenda principalmente dagli eccessivi gravami fiscali, si esprime il convincimento che il problema possa risolversi salvaguardando le esigenze dell'Erario e riducendo gli oneri fiscali al punto da consentire un ampliamento dell'attuale superficie tassabile.

Nella riunione di apertura il Presidente della Federazione Gr. Uff. Secagno, accennò ai gravi problemi che sono da risolvere se si vuole l'incremento dell'automobilismo e che interessano particolarmente il commercio; il più grave di tali problemi è la gravezza degli oneri fiscali che pesano sugli utenti di autoveicoli, cioè la tassa di circolazione, il dazio doganale e la tassa di vendita sulla benzina.

I temi discussi dal Convegno sono stati i seguenti:

1° *Inquadramento sindacale*; su questo argomento ha riferito il Comm. Morescalchi, che conchiuse col voto di una definitiva e più armonica sistemazione delle varie categorie nella Confederazione del Commercio.

2° *Riduzione degli oneri fiscali automobilistici*; ha riferito il Rag. Molossi, invocando un alleggerimento dei tributi dimostrando le benefiche conseguenze che ne deriverebbero.

3° *Commercio dei carburanti e dei lubrificanti*; su questo tema sono state presentate le relazioni del signor Cardella di Milano e del Cav. Longo di Torino, concludendo con l'invocare da una parte lo svincolo dal monopolio e dall'altra la fine di concorrenze esercite da enti stranieri al commercio.

4° *Commercio degli olii minerali lubrificanti*; su questo tema ha riferito l'Ing. Anti in relazione al nuovo codice petrolifero e alla legge 2 novembre 1933.

5° *Commercio degli autoveicoli*; il Rag. Sidoli si è intrattenuto sulle particolari condizioni del commercio e le difficoltà conseguenti specialmente nei riguardi del Credito e delle molte spossanti formalità richieste per i passaggi di proprietà e per l'iscrizione dei privilegi.

6° *Commercio interno, importazione ed esportazione delle parti di ricambio*; su questo argomento hanno riferito il Cav. Errani e la signora Filogamo.

7° *Commercio dei pneumatici*; relatore l'Ing. Balestrieri.

8° *Commercio degli autoveicoli usati*; particolarmente con le permute degli autoveicoli nuovi.

Su questo importantissimo tema ha fatto un'ampia relazione il Rag. Grignolio, proponendo i criteri di valutazione delle macchine usate e richiamando i sistemi seguiti all'estero.

I voti deliberati dal Convegno furono presentati a S. E. Asquini Sotto Segretario alle Corporazioni.

L'autovettura di agevolezza agli ufficiali dei Carabinieri.

Su proposta del Capo del Governo, Ministro della Guerra, è stato emanato il R. Decreto-legge 16 aprile 1934, N. 865, che provvede a che alcune categorie di ufficiali dei RR. Carabinieri siano forniti di autovetture in luogo del cavallo, per un più rapido ed efficace disimpegno dei servizi ad essi demandati.

Il decreto stabilisce che i Tenenti colonnelli e maggiori dell'Arma dei Carabinieri Reali (salvo coloro che per la carica rivestita conserveranno diritto al cavallo) che non abbiano a disposizione automezzi di servizio, i comandanti titolari delle Compagnie e delle Tenenze territoriali sono provvisti, a carico dell'Amministrazione militare ed in sostituzione del cavallo, di una autovettura biposto, del tipo stabilito dall'Amministrazione stessa. L'autovettura è assegnata alla persona dell'ufficiale per esclusivo uso di servizio e rimane sempre di proprietà dell'Amministrazione.

L'uso dell'autovettura deve durare di massima cinque anni.

Le autovetture verranno assicurate contro i rischi della responsabilità civile per i danni ai terzi e contro l'incendio a cura e spese dell'Amministrazione militare.

Il decreto precisa in seguito l'ammontare dell'indennità chilometrica a titolo di rimborso spese (L. 0,49 lorde per km.).

Un autocarro a gassogeno della F. I. A. T.

La Commissione interministeriale autogassogeni, ha realizzato a mezzo della Società Anonima Fiat, un esemplare di autocarro a gassogeno della portata utile di kg. 4200-4500.

L'autogassogeno, che ha già percorso oltre 15.000 km., ha iniziato nei primi giorni del mese del luglio scorso un giro di propaganda attraverso l'Italia, con partenza da Bolzano.

Una prima parte del giro si è svolta secondo il seguente percorso: Bolzano - Mendola - Tonale - Aprica - Tresenda - Sondrio - Colico - Lecco - Como - Varese - Milano - Novara - Vercelli - Torino - Asti - Alessandria - Novi - Genova - Spezia - Massa - Pisa - Livorno - Grosseto - Orbetello - Montalto - Tarquinia - Vetralla - Viterbo - Vetralla - Monterosi - Roma.

Accordo Austro-Svizzero per facilitare la circolazione automobilistica.

Proseguendo nella sua politica in favore del turismo e nella conclusione di accordi particolari, la Confederazione Svizzera, al fine di facilitare il movimento automobilistico attraverso le sue frontiere, dopo aver concluso gli accordi con l'Italia e con la Germania, mercè i quali gli automobilisti di detti Paesi possono entrare e circolare nel territorio federale senza alcun documento internazionale di circolazione, ma con i soli documenti nazionali del proprio Paese, ha ora stretto un analogo accordo con l'Austria.

In virtù di quest'accordo, a partire dal 1° giugno 1934, i conduttori di automobili immatricolati nell'uno dei due Stati che circolano contemporaneamente nell'altro sono autorizzati a varcare il confine con i loro permessi di circolazione e di guida nazionali. Non è quindi più necessaria la presentazione del certificato internazionale per automobili e del permesso internazionale di guida previsti nella Convenzione internazionale del 24 aprile 1926 relativa alla circolazione degli autoveicoli. Per contro, il veicolo deve essere munito, come prima, delle targhe di polizia nazionali o del segno distintivo previsto all'articolo 5 della Convenzione suddetta (lettera CH per la Svizzera e lettera A per l'Austria). Questo regolamento viene applicato pure ai servizi pubblici di trasporto dei passeggeri, ma non ai servizi facenti il trasporto regolare di merci contro pagamento da parte di terzi su di un tronco determinato.

Esenzione dalla tassa di circolazione in Germania a favore degli autoveicoli stranieri.

Dalla primavera scorsa il Governo dell'Impero germanico ha stabilito che gli autoveicoli ad uso privato (automobili e motociclette) immatricolati in uno Stato straniero ed importati per un soggiorno temporaneo in Germania sono esentati dalla tassa di circolazione, se ogni soggiorno temporaneo in Germania non sorpassa la durata consecutiva di tre mesi.

Il soggiorno esente da imposte in Germania può essere ripetuto a piacere dell'automobilista, purchè esso non superi i 90 giorni. S'intende che dopo un qualsiasi periodo di interruzione può essere iniziato un nuovo periodo di esenzione nonostante che questo avvenga nello stesso anno in cui è stata concessa la precedente franchigia.

Se invece il soggiorno è prolungato oltre i tre mesi, il contribuente dovrà richiedere una tessera fiscale dell'interno versando la tassa per un mese o per parecchi mesi, secondo la tariffa vigente per gli autoveicoli immatricolati in Germania.

Non sono ammessi all'esenzione gli autoveicoli adibiti a trasporto di persone a scopo di lucro (tassì, autoveicoli da noleggio, autobus, torpedoni, ecc.) e gli autocarri od i motofurgoncini adibiti al trasporto di cose.

Per provare che il periodo di permanenza in Germania non ha superato la durata dei tre mesi di esenzione, è sufficiente l'esibizione della bolletta doganale di entrata o dei permessi doganali rilasciati dalle associazioni turistiche straniere (trittici, carnets de passages en douane, ecc.) e riconosciuti dall'amministrazione doganale tedesca. Sui detti documenti la dogana di entrata appone, come di consueto, il visto di entrata.

La concessione dell'esenzione non è subordinata alla condizione della reciprocità.

Le nuove tariffe marittime per il trasporto di automobili in Tripolitania.

Il Commissariato per il Turismo in Libia, proseguendo nella sua azione tendente a rendere più agevoli i trasporti turistici per la nostra Colonia mediterranea, ha concordato con la Società Anonima «Tirrenia» (Flotte Riunite Florio-Citra) una sensibile riduzione sui noli per trasporto di vetture automobili in Tripolitania, con conseguente riduzione dei *forfaits* (comprensivi di spese d'imbarco, stivaggio, disistivaggio, sbarco ed assistenza alle varie operazioni) finora praticati per i trasporti medesimi.

Per comprendere l'importanza delle agevolazioni concesse, basta fare un rapido raffronto tra i vecchi *forfaits* e quelli che sono andati in vigore dal 15 marzo:

Peso delle automobili	Nuovi *forfaits*	Vecchi *forfaits*
	da Palermo o da Siracusa per Tripoli o viceversa	
fino a kg. 1049 ....L.	440	520
kg. 1050/1549 .... »	495	690
» 1550/2049 .... »	550	790
» 2050/2549 .... »	605	890
» 2550/2749 .... »	620	940
» 2750/2949 .... »	635	950
» 2950/3100 .... »	650	1000

Peso delle automobili	Nuovi *forfaits*	Vecchi *forfaits*
	da Napoli per Tripoli o vic. (Via Palermo o Via Siracusa)	
fino a kg. 1049 ....L.	660	750
kg. 1050/1549 .... »	760	880
» 1550/2049 .... »	860	1050
» 2050/2549 .... »	960	1160
» 2550/2749 .... »	1010	1210
» 2750/2949 .... »	1060	1250
» 2950/3100 .... »	1110	1310

Altre importanti riduzioni sono state concordate inoltre per il trasporto di automobili da *Napoli* a *Tripoli* e ritorno, e reciprocamente da *Tripoli* a *Napoli* e ritorno, da *Palermo* o *Siracusa* a *Tripoli* e ritorno e reciprocamente da *Tripoli* a *Palermo* o *Siracusa* e ritorno:

Peso delle automobili	Nuovi *forfaits*	Vecchi *forfaits*
	(A. R.) Napoli-Tripoli-Napoli (Via Palermo o Siracusa) (A. R.) (Tripoli-Napoli-Tripoli (Via Palermo o Siracusa)	
fino a kg. 1049 ....L.	1050	1253
kg. 1050/1549 .... »	1200	1461
» 1550/2049 .... »	1360	1741
» 2050/2549 .... »	1510	1917
» 2550/2749 .... »	1590	1997
» 2750/2949 .... »	1660	2077
» 2950/3100 .... »	1740	2157

Peso delle automobili	Nuovi *forfaits*	Vecchi *forfaits*
	(A. R.) Palermo o Siracusa-Tripoli-Palermo (o Siracusa) (A. R.) Tripoli-Palermo o Siracusa)-Tripoli	
fino a kg. 1049 . . . . L.	700	878
kg. 1550/1549 . . . . »	790	1150
» 1550/2049 . . . . »	880	1310
» 2050/2549 . . . . »	960	1470
» 2550/2749 . . . . »	980	1550
» 2750/2949 . . . . »	1000	1556
» 2950/3100 . . . . »	1040	1646

Se si tiene conto che questi prezzi a *forfaits* liberano i proprietari delle macchine da ogni cura, a partire dal momento in cui le macchine stesse vengono consegnate a banchina per l'imbarco e fino a quando vengono sbarcate a banchina nel porto di arrivo, appare evidente che le facilitazioni ottenute costituiscono per la loro importanza un nuovo elemento non trascurabile per la sempre maggiore valorizzazione turistica della nostra Colonia.

Diritti d'entrata degli autoveicoli e tassa d'utenza stradale in Polonia.

I diritti di dogana in Polonia sugli autoveicoli, vanno così calcolati:

Automobili:				
1° con motore fino a 6 cilindri	zloti	1500	al	q.le
2° con motore più di 6 cilindri . . .	»	1800	»	»
Motoleggere	»	880	»	»
Motociclette	»	1250	»	»
Motocarrozzette	»	1000	»	»

Per l'applicazione di tale regime è indispensabile che i trittici per la Polonia ed i « carnets de passages en douanes » menzionino espressamente il numero dei cilindri dell'autoveicolo.

I possessori di auto entrate in Polonia sono poi assoggettati ad una tassa per il « fondo strade »; tassa che viene percepita alla frontiera nella seguente misura:

1° *per le auto a sei posti:*		
per i primi 3 giorni	zloti	5 —
per ogni giorno successivo	»	1 —
2° *per gli autobus fino a 25 posti:*		
per i primi 3 giorni	»	25 —
per ogni giorno successivo	»	10 —
3° *per i motocicli senza carrozzetta:*		
per i primi 3 giorni	»	1,50
per ogni giorno successivo	»	0,40
4° *per i motocicli con carrozzetta:*		
per i primi 3 giorni	»	2 —
per ogni giorno successivo	»	0,50

Le vendite di autoveicoli in Albania.

Vengono pubblicati, a Valona, i dati relativi alle vendite di autoveicoli in Albania durante lo scorso anno. Queste sarebbero ammontate complessivamente a 112 macchine, di cui 58 vetture, 51 autocarri e 3 autobus, nella quasi totalità di marca americana, avendo gli Stati Uniti venduto durante il 1933 un totale di 104 macchine.

Per il corrente anno si ritiene che il giro degli affari si manterrà pressochè sullo stesso livello del 1933.

Autoveicoli in circolazione in Francia al 1° gennaio 1934.

Secondo dati ufficiali, recentemente pubblicati, risultavano in circolazione in Francia al 1° gennaio 1934 1.855.174 autoveicoli (dei quali 1.397.053 autovetture e 458.121 autoveicoli industriali), in confronto a 1.712.900 unità, complessivamente, all'inizio del 1933.

La cifra totale della circolazione (1.855.174 autoveicoli) risulta inferiore di quasi 27 mila unità alla stima di fonte americana (1.881.885 autoveicoli).

Un nuovo autobus germanico a vapore.

In Inghilterra ed in Germania sono tuttora in uso autoveicoli a vapore muniti di caldaie ad alta pressione, alimentate da carbone oppure da oli pesanti.

All'ultimo Salone Automobilistico di Berlino era esposto un interessante tipo di autobus con motore a vapore, presentato dalla Ditta Henschel e Sohn di Kassel.

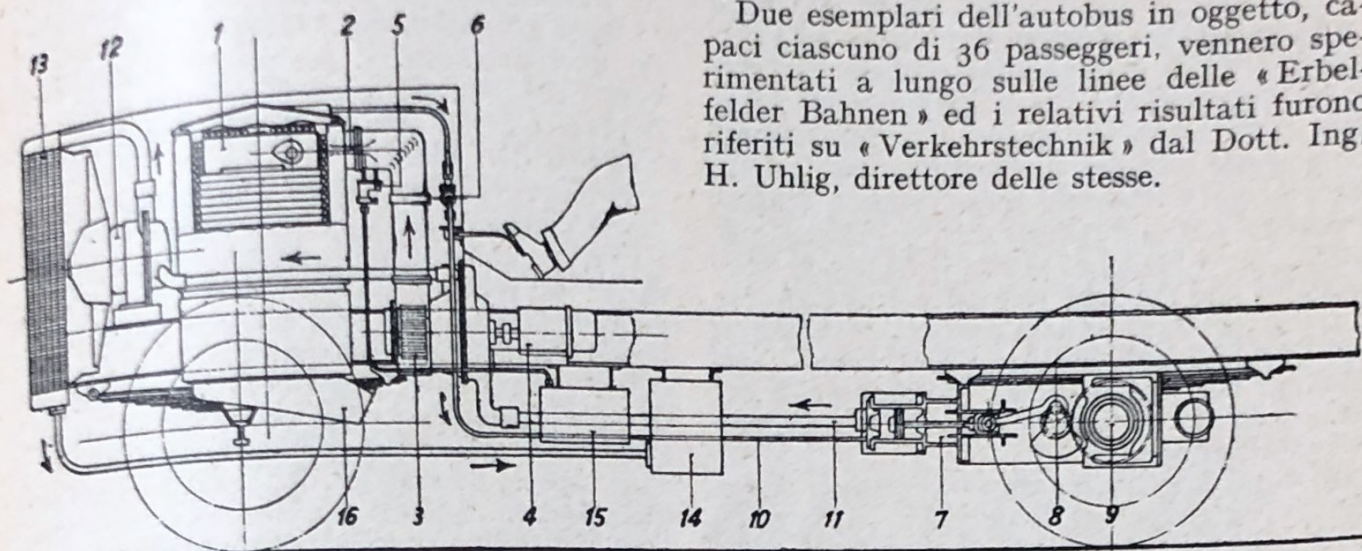
La caldaia o vaporizzatore propriamente detto (segnato con 1 in **figura**) consta di un unico tubo a serpentina, lungo in totale 230 metri, ed avente una superficie riscaldata di 9 mq.

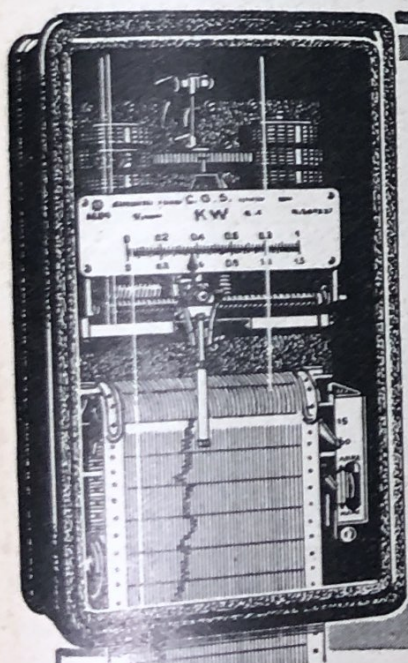
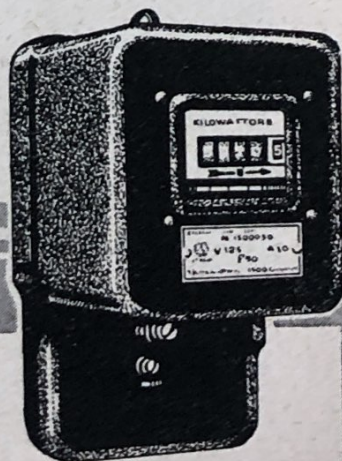
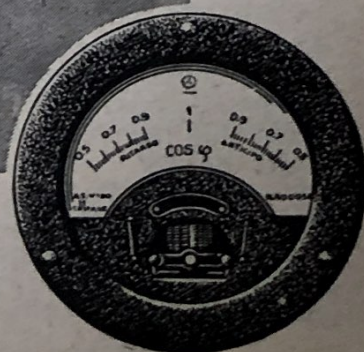
Il vapore viene surriscaldato a 450° e la macchina funziona alla pressione normale di esercizio di 100 atmosfere: un dispositivo che agisce sulla ammissione del combustibile e dell'aria nel focolare e su quella dell'acqua di alimentazione, serve a regolare automaticamente la temperatura e quindi la pressione del vapore, riportandole al valore di regime non appena esse tendano a scendere al disotto di esso. Il contenuto d'acqua della caldaia è piccolo (circa 16 litri), ciò che consente di portare la caldaia stessa alla pressione di esercizio in soli 2 minuti. La circolazione dell'acqua e del vapore è studiata razionalmente, come mostra la figura: dal serbatoio (14) l'acqua, a mezzo di una pompa di alimentazione passa nel vaporizzatore: il vapore così prodotto passa attraverso ad una tubazione munita d'una valvola regolatrice (6) al cassetto di distribuzione e ai cilindri (7) della motrice, da dove il vapore di scarico vien condotto a una turbina (12) azionante un ventilatore e di lì al condensatore (13), che tiene qui il posto del radiatore. Dal condensatore l'acqua di ricupero viene infine inviata nel serbatoio, e ritorna così in ciclo. Con tale disposizione si sono potute ridurre al minimo le perdite di vapore e quindi il fabbisogno d'acqua, che risulta qui, in media, di circa mezzo litro per km.

La motrice è del tipo a stantuffi, a due cilindri, e sviluppa la potenza di 110 CV. alla velocità di rotazione di 1500 giri al minuto. Il comando del veicolo è semplicissimo, perchè il conducente può regolarne a volontà la ve-

locità per mezzo di un pedale che agisce sulla valvola di ammissione del vapore ai cilindri, ed ha quindi sempre libere entrambe le mani per la guida. Inoltre egli non ha da preoccuparsi in alcun modo per l'alimentazione del focolare e della caldaia, alimentazione che è completamente automatica: può quindi dedicare tutta la sua attenzione alla osservazione della strada da percorrere.

Come combustibile viene impiegato olio pesante più denso e quindi meno costoso di quello utilizzabile nei motori Diesel: il consumo di combustibile si aggira sui 60 litri ogni 100 km.

Due esemplari dell'autobus in oggetto, capaci ciascuno di 36 passeggeri, vennero sperimentati a lungo sulle linee delle « Erbelfelder Bahnen » ed i relativi risultati furono riferiti su « Verkehrstechnik » dal Dott. Ing. H. Uhlig, direttore delle stesse.

VEDUTA IN SEZIONE DEL TELAIO DELL'AUTOBUS A VAPORE DELLA CASA HENSCHEL E SOHN.

1, Caldaia a serpentina; 2, Bruciatore a nafta; 3, Turbina d'accensione; 4, Motore elettr. d'avviamento; 5, Adduttore del carburante; 6, Valvola del vapore; 7, Stantuffo a vapore; 8, Biella di trasmissione; 9, Asse posteriore; 10, Tubo d'immissione del vapore; 11, Tubo pel vapore di scarico; 12, Ventilatore con turbina per ricupero del vapore di scarico; 13, Radiatore-condensatore; 14, Recipiente per l'acqua; 15, Recipiente pel carburante; 16, Scarico dei gas di combustione dalla caldaia.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie.

Alla fine di giugno scorso erano in vigore o preannunciate riduzioni ferroviarie del 50 % o del 70 %, di carattere eccezionale, per ben 45 località italiane, senza parlare delle riduzioni di carattere più generale ed interessanti un maggior numero di località, quali quella per i viaggi a località della Venezia Tridentina e del Cadore, per gli scali del Garda, per la Sila, per i viaggi di nozze, per i viaggi delle famiglie alle stazioni termali e balneari, per gli stranieri e gli italiani residenti all'estero o nelle colonie italiane. Alcune di queste facilitazioni per la loro lunga durata sono e saranno ancora in vigore durante la stagione estivo-autunnale.

In confronto degli anni precedenti si rileva che è notevolmente aumentato il numero delle giornate per le quali è accordato il 50 % di riduzione (di circa 5 volte in confronto del 1929), è diminuito invece il numero delle giornate per le quali è accordato il 30 %: il 70 %, che fino a qualche anno fa non veniva accordato, nel 1932 incomincia a far timidamente capolino, per avere poi vasta applicazione nell'anno successivo e nel 1934 e nell'anno in corso.

Nello scorso anno la situazione poteva riassumersi grosso modo come appresso. Il rapporto nell'applicazione delle riduzioni era rappresentato dai seguenti indici: 30 %, 1; 50 %, 4,3; 70 %, 7,7.

Dunque: preponderanza del 50 % e minoranza del 30 % nell'applicazione delle riduzioni.

Se la situazione dell'Italia è particolarissima fra tutte le Nazioni, nel senso di aver preso essa per la prima, in confronto di queste ultime, l'iniziativa di largheggiare in materia di riduzioni ferroviarie, non può però dirsi che il sistema sia suo esclusivo. Poco più o poco meno, un po' dappertutto, si nota la tendenza ad accordare sempre maggiori facilitazioni ed agevolazioni al pubblico che viaggia. Se le Amministrazioni ferroviarie sono ancora alquanto restìe (non del tutto però, perchè anche nel campo dei trasporti di merci sono state fatte notevoli concessioni) a diminuire i prezzi per i trasporti delle cose per non scompaginare i sistemi tariffari esistenti, si dimostrano più propense a largheggiare per i trasporti delle persone.

Nel numero precedente della Rivista abbiamo accennato alle riduzioni accordate dalla Germania per gli stranieri: ora è la volta della Svizzera.

Le Ferrovie Federali, d'accordo con le altre imprese svizzere di trasporto, hanno istituito una riduzione straordinaria per il traffico di villeggiatura, d'estate e d'inverno, dall'estero in destinazione della Svizzera. Durante il periodo dal 15 giugno al 15 ottobre 1934 e durante il periodo dal 15 dicembre 1934 al 15 aprile 1935 le agenzie all'estero e le stazioni di frontiera più importanti potranno applicare una riduzione del 30 % sui biglietti di andata-ritorno e circolari per i viaggiatori provenienti dall'estero, a condizione che si trattengano almeno 7 giorni in Svizzera. Analoga riduzione, ma in misura meno sensibile, 15 %, è accordata per i viaggi in comitiva e biglietti di famiglia, semprechè si tratti di viaggi di andata-ritorno e circolari e che sia rispettato l'obbligo della permanenza in Svizzera di 7 giorni.

Notiamo subito che le facilitazioni ferroviarie svizzere, per quanto sensibili, sono inferiori a quelle da noi accordate per gli stranieri o gli italiani residenti all'estero che vengono in Italia per trattenervisi almeno sei giorni. Infatti noi accordiamo la riduzione del 30 % sui biglietti circolari, che già godono di una riduzione sensibile per effetto del modo speciale di applicazione della tariffa differenziale, specie se trattasi di biglietti comprendenti lunghi itinerari. Inoltre noi accordiamo il 50 % per i viaggi isolati di andata-ritorno ed accordiamo infine la *riduzione del 70 % per le comitive* composte di almeno 25 persone. A proposito delle comitive, è ben vero che la Svizzera accorda il 30 % sui prezzi già ridotti per le comitive ordinarie: ma, pur cumulando le due riduzioni, ne risulta al massimo una riduzione del 50 %, mentre, come si è già detto, *la nostra riduzione è del 70 %*. Inoltre i nostri biglietti presentano il vantaggio di essere valevoli due mesi e di poter essere prorogati mediante pagamento e il loro rilascio non esige formalità speciali.

In alcuni casi determinati dalle norme è anche ammesso che possano fruire delle facilitazioni ferroviarie svizzere i viaggiatori in transito: però si esige, e giustamente, la garanzia della permanenza dei 7 giorni in Svizzera: dicono a questo proposito le norme che *in casi dubbiosi la riduzione può essere rifiutata*.

Abbiamo accennato a queste particolarità delle facilitazioni svizzere per rilevare due cose: che in fondo all'estero si segue un po' l'esempio dell'Italia e che tutte le Nazioni tendono ad attirare e anche un po' a... contendersi il traffico dei forestieri.

Per la disciplina delle facilitazioni ferroviarie relative alle mostre, fiere ed esposizioni.

La *Gazzetta Ufficiale* N. 75 del 29 marzo sc. ha pubblicato il R. Decreto-legge 29 gennaio sc., N. 454, che contiene norme per il disciplinamento delle mostre, fiere ed esposizioni. Il decreto è motivato, come dalla premessa, dalla necessità *urgente* ed *assoluta* di provvedere a tale disciplinamento. In verità esso è da considerarsi molto opportuno di fronte al troppo facile pullulare di simili manifestazioni, talvolta di scarsa, per non dire nessuna, importanza.

Prevede il decreto che tutte le esposizioni e mostre d'arte, le fiere di campioni, le espo-

sizioni o mostre d'indole agricola, industriale e commerciale, a carattere *interprovinciale, nazionale* o *internazionale* debbono essere autorizzate con decreto del Ministro delle Corporazioni, sentito il Comitato permanente di cui alla legge 5 dicembre 1932. N. 1734, e di concerto con il Ministro per la educazione nazionale per le esposizioni e mostre d'arte e con il Ministero per l'agricoltura e foreste per quanto riguarda le manifestazioni di carattere agricolo.

Il Comitato permanente è presieduto dal Ministro delle Corporazioni e composto di rappresentanti dei vari Ministeri interessati, fra cui quello delle Comunicazioni, nonchè dei rappresentanti del Commissariato per il Turismo, dell'Istituto Nazionale delle Esportazioni e delle Confederazioni dell'industria, dell'agricoltura, del commercio e dei trasporti.

Con il decreto di autorizzazione della esposizione, mostra o fiera sarà pure provveduto alla concessione delle facilitazioni ferroviarie e doganali di concerto con i Ministeri delle Finanze e delle Comunicazioni: quindi, indirettamente, si vengono pure a disciplinare le facilitazioni ferroviarie che vengono accordate sia per il pubblico in genere, sia in particolare per gli espositori.

Il decreto-legge in questione stabilisce norme atte a garantire la serietà e il fondamento delle organizzazioni, istituisce un calendario ufficiale delle fiere, mostre ed esposizioni autorizzate, facendo divieto che possano aver luogo *durante l'anno* manifestazioni che non siano quelle indicate nel calendario suddetto.

Le fiere e mostre di carattere provinciale e locale rimangono sottoposte al controllo dei Consigli provinciali dell'Economia e per esso vengono autorizzate dal Prefetto che è il presidente del Consiglio. Ma anche per queste manifestazioni è prescritto che i Consigli provinciali dell'Economia debbono formare l'anno prima un calendario completo, tenendo distinte le manifestazioni di carattere provinciale e quelle di carattere locale e comunicando gli elenchi stessi nel mese di novembre di ogni anno al Ministero delle Corporazioni.

E' da ritenere che in tal modo non solo sarà possibile conoscere verso la fine di ogni anno le fiere ed esposizioni che avranno luogo l'anno successivo, ma probabilmente di conoscere anche le facilitazioni ferroviarie che eventualmente fossero accordate. Ciò costituirebbe un notevole vantaggio per il pubblico e corrisponderebbe ai desideri già molte volte e sotto diverse forme espressi, sia in Italia, sia all'estero, da privati, enti ed amministrazioni. Riteniamo che da questo disciplinamento delle manifestazioni, e per esso indirettamente anche delle facilitazioni ferroviarie, il turismo non avrà che guadagnare.

Se così sarà, non avremo che da plaudire al decreto emanato con saggia e giusta visione degli interessi pubblici e privati in causa.

Nuovi sistemi... di prezzo sulle ferrovie.

In realtà non si può parlare di sistemi, perchè quel che stiamo per riferire è proprio la negazione dei sistemi. La concorrenza da una parte, che sottrae una certa quantità di traffici, e la diminuzione dei traffici stessi per effetto del fenomeno più generale della crisi, fanno aguzzare l'ingegno dei preposti alle Amministrazioni ferroviarie, i quali fanno a gara nell'escogitare sempre nuovi mezzi per non perdere terreno e per cercare di accaparrarsi trasporti.

Le ferrovie francesi hanno adottato in via di esperimento una tariffa a piccola velocità, denominata «a vagone-chilometro». Ecco in che cosa consiste:

Le amministrazioni ferroviarie dànno a noleggio agli speditori, per periodi di tre in tre mesi, carri coperti o pianali: il noleggiatore può caricare animali, veicoli e merci di qualsiasi natura (esclusi gli esplosivi, le materie infiammabili e le nocive), comprese anche le merci di valore entro determinati limiti. Il prezzo del noleggio deve essere pagato anticipatamente, mentre il prezzo del trasporto si liquida a trasporto effettuato: dai 3, 4, 5 franchi per chilometro e per vagone carico o vuoto. Certamente questo rappresenta una semplificazione di tariffa.

Una grande Amministrazione ferroviaria inglese ha concluso con una grande ditta una convenzione, in relazione alla quale e sulla base di un certo *forfait*, calcolato sul valore della merce, si concede il trasporto di tutte le merci che possano essere spedite, per qualsiasi distanza, peso e valore, durante l'anno, dalla ditta.

Riviste e giornali cantano osanna a questi sistemi nuovi, che in effetto costituiscono una rivoluzione rispetto a tutti i criteri finora seguiti in materia di tariffa.

Noi riteniamo sia troppo presto per fare pronostici e per poter giudicare sulla portata e stabilità di queste innovazioni.

L'ottima condizione del materiale ferroviario italiano.

Sono state riportate un po' dappertutto, su giornali e riviste, le statistiche del materiale circolante a cassa metallica nei vari Paesi. Da queste statistiche risulta la seguente proporzione a tal riguardo:

Germania	98 %
Stati Uniti	85 %
Italia	*68 %*
Francia	58 %
Inghilterra	15 %

Da questo prospetto si rileva che l'Inghilterra trovasi in condizioni di assoluta inferiorità: su 100 vetture e vagoni in circolazione sulle ferrovie inglesi, ben 85 sono a cassa di legno!

La cosa non è nuova a chi ha di recente viaggiato in Inghilterra; le vetture dei treni sono abbastanza comode ancora, ma piccole; i corridoi stretti; il soffitto un po' basso; i sistemi d'illuminazione antiquati. Inutile dire che il personale del treno, compreso il personale delle vetture-Pullman e delle vetture-letto e delle vetture-ristorante non parla nè comprende altra lingua che l'inglese! Eppure gli inglesi sono, o per lo meno erano, così esigenti quando si trovano all'estero!

Anche i vagoni sono in genere di piccola portata. L'elettrificazione è allo studio. In compenso però le ferrovie inglesi posseggono treni molto veloci.

Dal prospetto che abbiamo riportato si rileva per l'Italia l'ottima sua condizione come modernità di materiale ferroviario.

I passaggi a livello delle ferrovie italiane.

Può essere interessante conoscere che i passaggi a livello della nostra rete ferroviaria di Stato sono più di 19.000. Precisamente abbiamo:

Passaggi a livello	Linee a scartamento normale	Linee a scartamento ridotto	Totale
presenziati da personale di linea ..	486	1	487
presenziati da personale di stazione	439	1	440
presenziati da assuntori di linea...	1.444	14	1.458
presenziati da assuntori di fermate	143	—	143
in consegna ad utenti	5.093	42	5.135
sbarre manovrate a distanza ...	3 180	28	3.208
passaggi aperti e incustoditi	6.647	1.464	8.111
girandole pedonali	355	—	355
Totale	17.787	1.550	19.337

Il continuo ed incessante aumento del traffico su strada esige da una parte sempre maggiori perfezionamenti negli impianti e, dall'altra, una maggiore disciplina del pubblico. Intanto le ferrovie stanno estendendo, là ove è necessario, gli impianti di segnalatori automatici.

Un secolo di storia ferroviaria.

C'è a Berlino una stazione che contiene tante locomotive e tanti treni come nessun'altra al mondo e pure dove non un viaggiatore parte e nessuno arriva. E' la stazione — architettonicamente molto bella — donde nei decenni scorsi si partiva alla volta di Amburgo e che perciò era intitolata alla grande metropoli marinara.

Oggi essa è adibita a museo delle ferrovie ed offre un quadro completo delle trasformazioni subìte e dei progressi compiuti in cento anni da questo vitale mezzo di trasporto. Subito al pianterreno possiamo vedere una intiera stazione — quella di Altona — riprodotta con tutta la sua attrezzatura, tettoia, binari, sopra e sottopassaggi, segnalazioni, uffici.

Proseguendo la visita, lo sguardo si arresta su d'una collezione di carrozze, da quelle modeste primitive del treno Breslavia-Friburgo che risalgono al 1843, fino a quelle modernissime ed elegantissime dei rapidi odierni. La maggior curiosità suscita tuttora la vettura-salone di Guglielmo II coi suoi intarsi preziosi, col fasto dei suoi mobili e dei suoi damaschi.

Alla collezione delle carrozze fa riscontro quella delle locomotive. C'è la «Puffing Bill» di Hedley (1813), la «Rocket» di Stephenson e l'«Aquila» che il 7 dicembre 1835 trascinò

il primo convoglio tedesco sul breve tratto Norimberga-Fürth, locomotiva dagli interminabili fumaioli che ricordano il collo d'una giraffa, fino alle ultime macchine dal corpo allungato e possente, veri destrieri di fuoco e d'acciaio. Il meraviglioso è che tutti questi modelli, costruiti da maestranze provette, possono esser fatti funzionare come i loro giganteschi originali.

Grazie ad altri modelli che riproducono gallerie, piattaforme, caselli, cabine di scambio, magazzini, officine di restauro, eccetera, il visitatore può rendersi conto — forse per la prima volta in vita sua — di come funzioni un mirabile e complicato organismo, il quale, nonostante gli sviluppi dell'automobilismo e dell'aviazione, permane la grande arteria dei traffici mondiali.

La rotaia, questo nastro d'acciaio che avvolge tante volte il nostro globo, ha qui tutta la sua storia. Con nostra viva sorpresa apprendiamo tuttavia che in questo caso il ferro ebbe a suo predecessore il legno. Di legno fu infatti il primo binario conosciuto, e fu usato in Ungheria (o in Inghilterra?) per trasportare il minerale di una miniera.

La sicurezza delle Ferrovie Svizzere.

Finora, sulle linee delle Strade ferrate Federali, il segnale d'ingresso in stazione era costituito da un semaforo, che di giorno presentava al macchinista una determinata posizione dell'ala o del disco, e di notte una luce rossa o verde indicanti rispettivamente il consenso o il rifiuto di proseguire col treno sino alla prossima stazione.

Sulla linea Berna-Thun sono stati da tempo fatti lunghi e variati esperimenti di un dispositivo automatico di sicurezza, in base ai quali è stata decisa l'introduzione definitiva della sicurezza automatica dei treni. La posa degli occorrenti dispositivi sulle locomotive e lungo le principali linee elettrificate richiederà un periodo di circa 3 o 4 anni e una spesa di circa 3.000.000 di franchi svizzeri.

Il dispositivo automatico adottato permette di frenare e fermare su breve tratto un treno lanciato a grande velocità oltre il segnale chiuso. Esso è costituito da una cassetta piana collocata vicino al binario e da un apparecchio fissato lateralmente alla locomotiva tra le due piccole ruote libere.

Quando un segnale disposto a via impedita viene oltrepassato da una locomotiva, subito vien messo in azione un segnale d'allarme percettibile a grande distanza, mentre automaticamente s'interrompe la corrente elettrica sulla locomotiva. Per maggiori ed ulteriori verifiche, la striscia indicatrice delle velocità della locomotiva vien forata nel punto stesso in cui avvenne l'inosservanza del segnale. Il dispositivo è un congegno elettro-meccanico.

NAVIGAZIONE

Tassa di circolazione sugli autoscafi destinati alla pesca nelle acque interne.

Il Ministero delle Finanze (circol. 27 aprile 1934, N. 67.762 della Direz. Gen. delle Tasse sugli Affari) ha dichiarato che gli autoscafi *esclusivamente* destinati all'industria della pesca nelle acque interne, *e come tali collaudati*, sono assimilabili, agli effetti tributari agli autoscafi adibiti al trasporto di merci, attrezzi e trasporti affini e, quindi, debbono andare soggetti alle tasse stabilite dalla colonna 3, allegato *C* al R. Decreto 30 dicembre 1923, N. 3283.

Il taglio dell'istmo di Lussino all'altezza del porto di Lussinpiccolo.

È stato iniziato a Lussinpiccolo il taglio dell'istmo con l'apertura di un canale che congiungerà le acque del porto di Lussinpiccolo col Quarnarolo. La necessità di tale opera era sentita principalmente dalla classe dei pescatori, essendo le acque del Quarnarolo molto ricche di pesce ma finora poco frequentate per la mancanza di porti e di insenature adatte al ricovero e per il tempo che occorreva a compiere il giro dell'isola. Il taglio dell'istmo avrà però benefiche ripercussioni anche nel campo turistico, poichè il nuovo canale darà la possibilità di accedere facilmente dal porto di Lussinpiccolo alla meravigliosa costa compresa nel triangolo tra l'estrema punta meridionale dell'isola di Cherso, Ossero e Lussingrande.

Lo sviluppo della marina a vapore.

La *Revue de Statistique*, nei riguardi dello sviluppo della marina a vapore dal 1815 al 1903 pubblica questo quadro:

	Piroscafi (tonn.)	Velieri (tonn.)
1816	1.500	3.415.100
1830	30.200	4.016.000
1840	97.000	4.656.000
1850	216.800	6.986.900
1860	764.000	10.712.000
1870	1.709.100	12.352.600
1880	4.745.790	13.267.500
1890	8.286.747	10.540.051
1900	12.165.261	8.347.596
1901	13.042.283	8.203.201
1902	14.653.993	8.117.790
1903	15.431.704	8.078.997

STRADE

Lavori sulla strada del Gottardo.

Si è riunita a Lucerna, una Commissione per esaminare il problema del valico del Gottardo dal punto di vista automobilistico. La Commissione fu convocata dall'Associazione svizzera per le strade automobilistiche, su richiesta del Dipartimento ticinese delle pubbliche costruzioni. Vi intervennero le rappresentanze dei cantoni gottardisti, della Società del Gottardo, dell'Automobile Club. Il Consigliere di Stato, rappresentante il Governo del Ticino, indicò le correzioni della strada già eseguite sul territorio del Ticino, e quelle che dovranno esservi praticate, per rispondere alle necessità del tempo.

Si prevede, in un primo tempo, la correzione della strada, da Göschenen nel Canton d'Uri sino al lago dei Quattro Cantoni, e da Airolo, sul territorio ticinese, sino a Biasca; in un secondo tempo il miglioramento del trasporto delle auto attraverso la galleria.

A tal uopo fu studiato il progetto di una galleria nuova nella montagna, della lunghezza di tre chilometri. Il Governo ticinese si assumerà l'esecuzione del tratto di strada da Airolo al confine d'Uri.

La strada per l'Alpe del Viceré.

Dove mai esiste quest'alpe dal titolo così altisonante? Appena a un'ora d'automobile da Milano, nei pressi di Erba, su quelle prime alture che, dalla classica Brianza, guidano alle notissime mete domenicali di tanti ambrosiani: il M. Bollettone e il Palanzone.

La località, in realtà, è oggi generalmente nota col nome di Alpe Turati; ma la zona ridentissima fu tanto cara, nell'epoca napoleonica, ad Eugenio di Beauharnais, viceré d'Italia, che il nome, resuscitato per l'occasione, calza a pennello.

La nuova strada, inaugurata l'8 luglio u.s. con grande concorso di autorità e di popolo, è lunga 6 chilometri e, partendo da 300 metri s. m., attinge i 950. Essa fu voluta dal Cav. Airoldi, podestà di Albavilla, per congiungere questo comune con l'Alpe notissima, che un sagace rimboschimento, il quale dura da qualche decennio, ha ricoperto di una magnifica foresta di conifere, dispensatrice di ombre e di frescura. La strada automobilistica, oltre che nell'estate tornerà utile anche nella stagione invernale per raggiungere i campi nevosi sopra l'Alpe stessa, che per essere vicinissimi a Milano risulteranno certo frequentatissimi; come lo sono già ora da grosse comitive.

SPORT

Automobilismo.

Le manifestazioni automobilistiche del mese di giugno sono state dominate dalla preparazione del *Gran Premio di Francia*, al quale era stato riservato l'onore dell'intervento pieno delle nuove macchine dell'industria germanica, la quale — fin dal momento in cui era stata lanciata la formula dei « grandi premi 1934 » — si era preparata colla solita meticolosità, allo scopo di interrompere nel campo sportivo automobilistico l'incontrastato dominio delle macchine italiane. Sull'Autodromo di Montlhéry, di fronte ad un pubblico impressionante, in una giornata propizia, l'industria italiana ha conquistato coll'*Alfa Romeo*, uno di quei successi che lasciano attoniti e stupefatti gli spettatori, e che ricordano alcuni grandi trionfi di anteguerra della *Fiat*, quando essa riusciva nei campi internazionali a portare le sue tre macchine prime al traguardo.

I piloti dell'« Alfa Romeo », Chiron, Varzi e Trossi fin dall'inizio hanno seguito la tattica di tallonare, senza attaccare a fondo, i piloti di « Mercedes » e « Auto-Union ». In questo atteggiamento Chiron e Varzi specialmente poterono convincersi che se essi erano di qualche chilometro inferiori di velocità sui rettilinei, gli avversari non possedevano quella prontezza di ripresa, colla quale lo svantaggio era ricuperato.

Nel corso della gara la selezione fu tremenda e chi per un incidente, chi per un altro, più o meno serio, agli organi vitali delle macchine dovette lasciar libero il campo alla supremazia della costruzione italiana, della preparazione e della esperienza. Quando il conte Trossi, per un lieve incidente, dovette cedere la guida a Moll, ormai Chiron e Varzi guidavano la corsa da padroni; e così durante tre ore e mezzo il pubblico francese potè assistere alla ritmica e vertiginosa marcia delle tre « Alfa Romeo », che si possono considerare le tre sole superstiti, perchè Benoist con « Bugatti » percorse soltanto 456 chilometri invece di 500. La classifica dei primi tre fu la seguente: 1° Chiron (Alfa Romeo), km. 500 in ore 3, 39' 14" 6/10, alla media di km. 136,881 (*record*), 2° Varzi (Alfa Romeo), alla media 134,859; 3° Trossi-Moll (Alfa Romeo), alla media di 134,337.

Motociclismo.

Con la nomina del nuovo dirigente del R. M. C. I., i motociclisti si attendono un periodo di attività disciplinata E per questi

mesi vi è tanta materia in programma: a cominciare dal *Circuito del Lario*, che molto opportunamente si è voluto quest'anno far rinascere. Dopo la stagione intensa di prove, la nuova presidenza dovrà volgere i suoi lumi verso la riorganizzazione delle file e verso il ringiovanimento dei programmi che la pratica mostra essere in gran parte superati.

In giugno vennero disputate alcune prove. A Parma quella valevole per il *Campionato* con questi risultati: Cat. 500, km. 120: 1° Aldrighetti (Rudge) alla media di 116,010. Cat. 350, km. 120: 1° Pigorini (Rudge) alla media di 107,742. Cat. 250 km. 90: 1° Pagani (Miller) alla media di km. 97,200. Cat. 175: 1° Rossetti Amilcare (Benelli) alla media di 97,561. Il *Circuito di Crema* diede questi risultati: Cat. 500, km. 182: 1° Fumagalli (Bianchi) alla media di 105,430. Cat. 350, km. 182: 1° Susini (Norton) alle media di 91,244. Cat. 250, km. 146: 1° Bentrici (Linse) alla media di 91,567. Cat. 175, km. 146: 1° Brambilla (Benelli) alla media di 87,559.

Notevole fu l'affermazione dell'industria italiana al *Gran Premio di Europa*, svoltasi ad Assen in Olanda. Nella categoria 175 cmc. I. Goor era primo con un distacco di 12', compiendo i 242 km. del percorso alla media di km. 101,300.

La *prova di regolarità*, la *24 ore*, con un regolamento ed una formula alla portata di tutti, ha consentito che 54 concorrenti arrivassero senza penalizzazioni, classificandosi alla pari. Molti hanno trovato illogico ciò, perchè vorrebbero che ogni prova avesse un vincitore. Ma la prova del M. C. di Milano, svoltasi su un percorso vario, su strade piane e su strade montane con qualche valico delle Dolomiti, ha consentito a molte macchine e a molti piloti di dimostrare il punto di perfezione della motocicletta, fornendo un risultato che, agli effetti propagandistici, noi riteniamo altrettanto utile di molte prove di velocità, e di quelle prove di regolarità la cui selezione era soltanto basata sui controlli segreti, vera trappola per i concorrenti.

Motonautica.

Il *raid Pavia-Venezia* ottenne un esito brillante, per quanto non sia stato battuto il *record* di due anni fa. L'idroscivolante *All'Erta II bis*, di Biseo e Donati, che segnò il miglior tempo sui 432 km. del percorso con ore 5, 44' 08" alla media di 75,492 non ha potuto avvicinare la media stabilita in 75,862 da Biseo-Bertoni nel 1932. Ad Ostiglia, 266 km. dopo la partenza, l'unico idros[illegible] lante rimasto in gara, quello vincitore, a[illegible] quattro chilometri di vantaggio sulla m[illegible] del *record* precedente; ancora a Pontelagos[illegible] (km. 322) la media era più elevata di 3 km[illegible] poi cominciò per l'equipaggio un period[illegible] noie: grippaggio di una valvola di scarico[illegible] motore, perdita di tempo nel passaggio de[illegible] conche. In media quasi tutti gli equipag[illegible] perdettero da 10 a 15 minuti dopo Volta G[illegible] mena. In compenso vennero battuti larg[illegible] mente cinque *records* nelle altre categor[illegible] di scafi, ed il solo che non riuscì a migliora[illegible] il tempo di Lanfranchi di due anni fa [illegible] Pieraccini nella classe fuoribordo da cor[illegible] di 500 cmc.

La gara fu favorita da un tempo primaveri[illegible] e se il Po in regime di piena presentò qualche ostacolo, specialmente per gli scafi più legger[illegible] anche a causa del molto materiale trasportat[illegible] e degli ammassi di erbe, pericolose per le eli[illegible] che, nel complesso rese facile la rotta ed evit[illegible] ai meno pratici l'ostacolo delle «secche».

Le classifiche, dopo quella del vincitore asso[illegible] luto, furono le seguenti: Motoscafi da turismo Classe 1500 cmc.: 1° Signora Capi e Lostaffa su «Pina IV» (B.P.M. - S.I.A.I.) in ore 6'48'17" (media km. 63,631); Classe da 1500 cmc. a 3000 cmc.: 1° Pasini e Giovanardi su «Piccin» (B.P.M. - Vidoli) in ore 7'42' 17" (media km. 56,199); Classe da 3000 a 7500 cmc.: 1° Tommasini e Gonzales su «Mosquito» (Grey - Taroni) in 10, 45' 32" (media chilometri 40,400). Motoscafi da corsa. Classe 6000 cmc.: 1° Dolci e Borromeo su «Carla I» (Gray - Taroni) in 7, 15' 36" (media chilometri 39,641): Classe 3000 cmc.: 1° Lapeyre e Bernacrino su «Monette II» (Gray - S.I.A.I.) in 8, 25' 24" (media km. 51,404); Classe 1500 cmc.: 1° Stracconi e Zanni su «Boby» (Bugatti - Riva) in 12, 41' 38" (media km. 34,110). Fuoribordo da corsa. Classe 1000 cmc.: 1° Negri e Calvi su «Chicco» (Elto-Cadenazzi) in 7, 17' 28' (media km. 59,397). Classe 500 cmc.: 1° Pieraccini e Marelli su «Mah?» (Iohnson - Riva) in 9, 06' 07" (media chilometri 47,572). Fuoribordo da turismo. Classe 1000 cmc.: 1° Soffientini e Daccò su «Rina» (Laros - Riva) in 8, 18' 27" (media km. 52,121) Classe 500 cmc.: 1° Alquati L. e Alquati C. su «Patatrac» (Iohnson - Riva) in 9, 51' 05" (media km. 43,952).

Il 24 giugno si svolse nelle acque di Tremezzina una riunione che diede questi risultati: *Trofeo Nazionale fuoribordo turismo*, terza prova km. 101 Classe fino a 500 cmc. 1° A.

Daccò (Laros - I. F. I.) in 1, 46' 51'' (media km. 56,709). Classe 1000 cmc.: 1° Soffientini (Laros - Riva) in 1, 43' 30'' (media 58,543). Coppa nazionale motoscafi da turismo terza prova km. 101. Classe 1500 cmc.: 1° Pina Capé (B.P.M. - S.I.A.S.) in 1 23' (media 73,012). Classe 3000 cmc.: 1° Pasini (B.P.M. - Vidoli) in 1, 25' 01'' (media 71,280). *Trofeo Belgir*, challenge triennale. Classe 250 cmc.: 1° Winderling (Laros-Laglio Riva) alla media di 47,668. Classe 500: 1° Casalini (Laros-Passarin) alla media di 52,287. Classe 1000 cmc.: 1° Mora (Elto - Timossi) alla media di 31,665.

Ciclismo.

Le ultime tappe del *Giro d'Italia*, malgrado le salite che avrebbero potuto convincere gli avversari di Guerra a tentare qualche colpo, offrirono poco di interessante, perchè i concorrenti più in vista parvero rassegnati ad accettare la superiorità dimostrata dal campione d'Italia nella tappa a cronometro da Bologna a Ferrara, che gli consentì di rivestire la maglia rosa con il vantaggio di circa un minuto. E meno di tutti parve animato da intenzioni battagliere il secondo in classifica, Camusso. Ma ormai il Giro d'Italia è passato alla storia, ed oggi si può dire che gli stessi organizzatori, sempre animati dal proposito di far meglio, stanno studiando per far sì che la formula dell'edizione 1935 della grande corsa a tappe elimini alcuni inconvenienti e meglio risponda ai fini sportivi e propagandistici per cui venne creata nel 1909. E' perciò assai probabile che si riveda l'istituzione delle tappe a cronometro, quella degli abbuoni di tempo ed alcuni altri particolari minori. La pratica e le risultanze della gara hanno sempre dimostrato che tante e imprevedute circostanze concorrono a sciupare la maggior buona volontà e tante intenzioni ritenute a priori lodevolissime. Vi è sempre un destino che spesso si gioca dei propositi più seri. Guerra ha dunque vinto il 22° Giro d'Italia con 51'' di vantaggio su Camusso, impiegando 121 ore 19' 17'' a compiere le 17 tappe di complessivi km. 3706 alla media di km. 30,548. Terzo a 4' 55'' Cazzulani, quarto Olmo a 5' 39'', quinto Gotti, primo degli isolati, a 7' 59'', sesto Bertoni, settimo Piemontesi, ottavo Vignoli, nono Giacobbe, decimo Barral. I partiti furono 105 e gli arrivati 52. La classifica del *Premio della Montagna* fu la seguente; Bertoni p. 33, Barral p. 24, Vervaecke p. 23, Camusso p. 23, Trueba p. 10.

Rogora, Sella, Canavesi e Romanatti parteciparono all'ormai classico *Giro della Catalogna*, che l'anno scorso permise all'ottimo Alfredo Bovet di cogliere un lusinghiero successo. Anche quest'anno la massima manife-

stazione iberica di ciclismo si chiuse con una completa affermazione italiana che la stampa straniera specialista mise in bella evidenza per la sua chiarezza, malgrado le ostilità cui furono fatti segno i nostri rappresentanti. La corsa di 1400 km. si disputò su dieci tappe consecutive e Bernardo Rogora fu il vincitore in ore 45. 36' 07'' alla media di km. 31,051 che batte i precedenti *records* della gara. Secondo fu il belga Delvor, che battè di pochi secondi Nino Sella. Romanatti fu settimo e Cacondi Nino Sella. Romanatti fu settimo e Canavesi dodicesimo. Sessantatrè concorrenti finirono la corsa. Nella classifica per Nazioni l'Italia fu prima con ore 91, 19' 12'' e secondo il Belgio con ore 91. 33' 46''.

Nello stesso giorno in cui si concludeva il Giro della Catalogna, a *Novi Ligure* venne disputata un'altra delle prove valevoli per il *Campionato assoluto*. Sul percorso di 120 km. 800, da compiersi a cronometro, la vittoria non poteva sfuggire al favorito Guerra, di cui sono ben note le attitudini a questo tipo di gara. Infatti egli vinse in 3 ore 08' 52'' alla media di km. 38,376. Secondo fu Gotti alla media di 37,187 e terzo Olmo alla media di 37,014.

Una prova di buon interesse fu il *Giro del Lazio* in quattro tappe, che fu disputato da un complesso di corridori di avvenire, in assenza degli esponenti più in vista invitati alla prova di Campionato. Le tappe furono vinte dal torinese Scazzola, dal veneto Andretta e le due ultime dal toscano Mealli, ma la vittoria spettò al reggiano Renato Scorticati che, fra tutti, fu il più regolare. La classifica generale a tempi fu infatti la seguente: Scorticati in 26 ore 39'50''; Mealli in 26, 45' 32''; Morselli in 26, 54' 19''; Andretta in 27, 01' 04''; Taddei in 27, 05' 45''. Quarantaquattro concorrenti finirono la corsa.

In Francia venne disputata una corsa chiamata *Criterium degli Italiani in Francia*. Dopo alcune eliminatorie regionali, corsesi nelle città dove più folto è l'elemento italiano, la finale ebbe luogo a Parigi. La vittoria toccò a Dante Franzil, il quale, oltre ad essere considerato, per questa vittoria, il miglior corridore giovane fra gli italiani residenti in Francia, ottenne di esser ammesso in qualità di individuale al Giro di Francia testè finito e del quale parleremo nel prossimo fascicolo della Rivista.

Calcio.

L'Italia, togliendo all'Uruguay il *Trofeo del Mondo*, ha conquistato il Campionato mondiale, dopo una sudata fatica. La sorte, ancora una volta cieca, fece sì che gli azzurri dovessero combattere nel girone più faticoso contro gli avversari formidabili del Torneo. Superati agevolmente gli Stati Uniti, si può dire che il duplice incontro con l'undici di Spagna a Firenze e quello con l'Austria a Milano furono altrettanti finali, perchè nessuno può negare che il comportamento e la forma degli iberici, la classe degli austriaci meritassero di giungere più in là nella graduatoria dei valori convenuti in Italia per la grande contesa. La finale di Roma, fra Cecoslovacchia e Italia, fu drammatica e ci vollero i tempi supplementari, perchè la vittoria sorridesse alla squadra più degna, quella italiana. Abbiamo detto la squadra più degna, perchè nessun'altra squadra dovette tanto combattere quanto la nostra, che nello spazio di quattro giorni dovette sostenere tre partite e compiere anche il dislocamento da Firenze a Milano.

Possiamo esser fieri dell'esito dovuto alla classe dei nostri giocatori, al loro cuore e al loro puntiglio di atleti fascisti.

Mentre scriviamo si stanno svolgendo le partite di *Coppa d'Europa*. Juventus, Bologna e Napoli sono tuttora in lizza e solo l'Ambrosiana — che non è ancora rimessa dal periodo nero che dura dalle ultime partite di Campionato — non è riuscita a superare il primo turno.

A fine di giugno terminò finalmente il *Campionato di Divisione Nazionale B*, per il quale erano in lotta Bari e Sampierdarenese. Più che dal titolo, l'importanza della gara era offerta dalla posta in palio, consistente nel diritto di accedere alla Divisione Nazionale A. La partita fu giocata sul campo neutro di Bologna, dove la Sampierdarenese battè il Bari per un punto a zero. In tal modo la squadra ligure conquistò il posto nella maggiore Divisione.

Pugilato.

E' stata tanta la sorpresa per la sconfitta inflitta da Baer a Carnera nel combattimento per il titolo di campione del mondo di tutte le categorie che apparvero giustificati i commenti seguiti al risultato che molti sostennero poco regolare. Ed è sintomatico che molti tecnici stranieri, inglesi soprattutto, si siano mostrati poco convinti del *match* di Madison Square Garden ed abbiano sostenuto che Carnera non avrebbe potuto esser battuto da Baer, soltanto per la sola forza e per la sola tecnica del pugile ebreo-americano. Messe le

discussioni su questa via, le ipotesi fiorirono a dozzine. Ma senza volerle riassumere e seguirle tutte, anche perchè troppe ci sembrano avventate, crediamo che la più seria sia quella che attribuisce la sconfitta di Carnera allo speciale stato d'animo in cui egli salì sul *ring* per le smargiassate dell'americano, per le noie giudiziarie e soprattutto per la mancanza del suo *manager* Dutty, tratto in arresto qualche giorno prima del *match* per inadempienza al pagamento delle tasse. In ciò Carnera vide evidentemente lo zampino dei sostenitori di Baer, e poichè egli al consiglio e alla direzione del Dutty si era sempre affidato, sentì, più che non avrebbe dovuto, questa mancanza. E per questo si spiega come, appena salito sul *ring* e sentito il primo colpo di *gong* egli si sia lasciato cogliere scoperto, in modo da essere subito raggiunto in un punto vitale da un pugno che lo scosse.

Si parla di una rivincita, ma si parla anche di una inchiesta italiana per chiarire i molti punti tuttora oscuri di questa avventura. Gli sportivi devono esser lieti che completa luce sia fatta. Essa ci potrà dire se realmente è sorto il pugilatore che può dominare il nostro gigante. La maggioranza dell'opinione pubblica mondiale fino a questo momento non è convinta e attende la luce più ampia sul k. o. tecnico del pugilatore italiano.

Dopo pochi giorni dall'infortunio di Carnera, Tamagnini ha colto un successo quanto mai significativo e che le folle americane hanno sottolineato in modo particolare. L'aver battuto alla quinta ripresa Benny Brostoff apre al nostro connazionale la via a combattimenti più ardui contro le altre vedette della categoria. Anche Kid Frattini battè per k. o. il suo avversario Alis. Meno fortunato fu Meroni nel suo incontro a Madrid contro Ara. I giudici spagnoli sarebbero stati meno criticabili se, invece di dar la vittoria al loro campione, avessero sentenziato la parità e in tal caso non avrebbero affatto esagerato in favore dell'italiano. A Parigi, Oddone Piazza opposto al campione del mondo Thil, fu battuto ai punti.

Ippica.

Il *Gran Premio di Milano* (L. 400.000; m. 3000) venne corso a metà giugno e venne vinto da Navarro, il tre anni della Scuderia Tesio-Incisa che nello stesso mese aveva aggiunto ai suoi trionfi il successo del « Premio Principe Amedeo » sull'ippodromo di Mirafiori. In assenza del vincitore nel Derby, Amur, risentitosi delle replicate fatiche antecedentemente sostenute, Navarro si confermò il migliore dei tre anni che avrebbe figurato assai onorevolmente nel Derby, se ne avesse avuta la iscrizione. Na-

varro, affidato a Romero, vinse la gran prova della S.I.R.E. in uno stile impressionante precedendo Osimo, Partenio e il quattro anni Pilade. Molti si attendevano che i quattro anni, esponenti di una generazione ritenuta eccezionale per l'allevamento italiano, potesse prevalere tra i rappresentanti dei tre anni. Invece non solo il fenomeno Navarro, ma Osimo e Partenio, cavallo quest'ultimo non eccessivamente stimato, se non per l'attitudine alla distanza, precedettero Pilade che l'anno scorso, vincendo il Derby, batteva Crapom. Dal risultato della corsa si deve ammettere che i progressi dell'allevamento nazionale sono ormai costanti. E' doveroso però constatare come, dopo il grande successo di Navarro sia stato detto che la sua carriera di corridore sia già finita.

Gli amatori dello sport ippico avevano guardato con la maggior simpatia al gesto della Razza del Soldo, dei fratelli Senatore Mario e Gr. Uff. Vittorio Crespi, che aveva voluto subordinare tutta la carriera del loro quattro anni Crapom al tentativo nella *Coppa d'Oro di Ascot*, il trofeo più ambito per gli allevatori di tutto il mondo. La decisione altamente sportiva non ebbe il risultato sperato ed il cavallo, che negli allenamenti ultimi tanto a Newmarket quanto ad Ascot, aveva favorevolmente impressionato gli esperti, si presentò alla corsa in uno stato di eccitazione quale raramente aveva palesato. Il cavallo italiano, nella corsa vinta con grande facilità da « Felicitation », non esistette, giungendo quinto, assai lontano.

Atletismo.

L'atletica leggera si è organizzata tra noi in un modo assai lusinghiero ed è forse lo sport che meglio degli altri svolge un programma ed un'attività veramente olimpionici. Non si vive sugli allori di Los Angeles, ma di quelle affermazioni si è fatto il trampolino per l'Olimpiade di Berlino, dalla quale ci separano meno di due anni. Ogni domenica in Italia si svolgono riunioni, i risultati delle quali mostrano il progressivo miglioramento di atleti della nuova guardia e la costanza di forma dei migliori assi. Ne sono indice i *records* battuti.

Ad Anversa poi ebbe luogo il primo grande incontro della stagione. La partenza di Beccali ebbe il valore di dar il tono di rivincita delle Olimpiadi, nelle intenzioni di atleti e di organizzatori stranieri. Ma una volta ancora la classe del campione olimpionico e *recordman* del mondo riporta nel modo più netto surclassando nei 1500 m. l'olimpionico inglese Co... e tutti gli altri avversari. Beccali, sotto lo scrosciare di un temporale, vinse di 7" la... sciando tutti profondamente convinti del suo valore, confermato anche dal suo eccellente comportamento nella frazione di 800 m. della staffetta olimpionica vinta dall'Italia con Faccelli, Di Blas e Ferrario, davanti alla Svezia. L'anziano Faccelli vinse la gara dei 400 m. ostacoli, e il non meno anziano Tavernari fu secondo negli 800 m. dietro l'ottimo svedese Ny. Nei 100 m. Di Blas fu secondo, nei 200 m. Ferrario fu terzo e pur terzo fu Rabaglino nei 400 m. piani. Nei salti Do... (alto), Innocenti (asta) furono secondi e al secondo posto si classificò Oberweger nel lancio del disco.

POSTE · TELEGRAFI

Divieto di esportazione della valuta italiana.

Con Decreto del Ministero delle Finanze del 26 maggio c. a. è stato fatto divieto di esportare all'estero i biglietti di banca, assegni e chèques pagabili in Italia, Colonie e Possedimenti, ed ogni sorta di titoli, per qualsiasi importo, stilati in lire. Di conseguenza, le lettere assicurate a destinazione dell'estero non debbono contenere tali valori e vanno quindi presentate, per la spedizione, aperte, in modo che gli uffici siano in grado di verificarne il contenuto.

Le spedizioni poi a mezzo vaglia postali internazionali possono effettuarsi fino al l'importo di lire trecento, con divieto di emettere numerosi vaglia di detto importo a favore dello stesso destinatario o dal medesimo mittente. Per la spedizione dei vaglia di maggiore importo è richiesta una documentazione comprovante la necessità assoluta dell'invio delle somme per le necessità dell'industria e commercio o per bisogni di persone viaggianti all'estero. Uguali restrizioni vengono applicate alle richieste dei correntisti residenti all'estero per prelevamenti con postagiro sui propri conti correnti postali. Qualora, però, le somme prelevate debbano rimettersi in paesi che fanno, in corrispondenza colle Poste italiane, servizi di vaglia internazionali e di postagiro, si può avvalersi di tale mezzo per eseguire trasferimenti; in caso d'impossibilità le r...

messe e i prelievi di somme vanno effettuati non in lire ma nella divisa estera del paese destinatario.

E' altresì vietata l'esportazione dei buoni postali fruttiferi e dei libretti postali interni di risparmio; è autorizzata invece quella dei libretti postali esteri.

Nessuna restrizione esiste circa l'invio all'estero di banconote straniere o altri titoli all'ordine, stilati in divise straniere e pagabili all'estero, che pertanto possono essere liberamente spediti a mezzo posta.

I quesiti o le speciali richieste di privati ed Enti bancari circa l'invio all'estero di valuta o titoli, vanno proposti alla Direzione Generale delle Poste, soltanto quando la locale o viciniore sede della Banca d'Italia siasi dichiarata incompetente ad impartire le occorrenti istruzioni.

Il collegamento telefonico della Sicilia con l'Europa.

E' stato inaugurato il cavo telefonico Napoli-Messina, comprendente 27 linee, saldando così un altro anello della grande rete telefonica nazionale, cospicua opera del Regime. Sul tronco Napoli-Bari la rete si biforca; un ramo va appunto alla capitale pugliese, mentre l'altro prosegue su Reggio Calabria, dove penetra in mare, attraversa lo Stretto e approda a Mili, piccola frazione di Messina, per diramarsi poi per tutta la Sicilia.

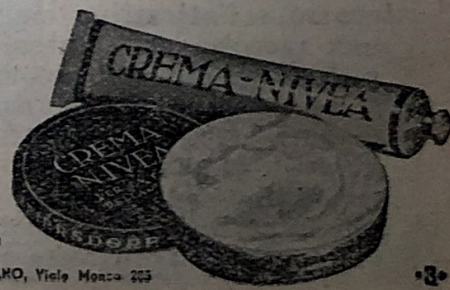
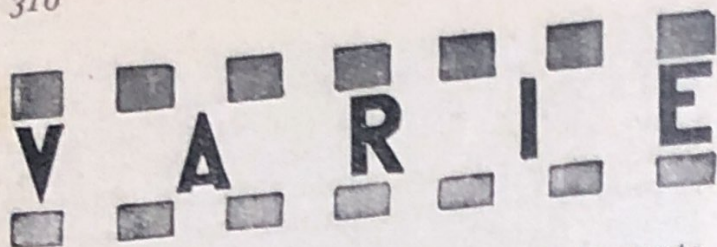
Per attraversare lo Stretto di Messina, scrive il *Corriere Marittimo Siciliano*, le difficoltà che si presentavano erano delle più gravi, sia per le forti correnti che vi dominano, sia per la sua profondità, sia infine per il peso e la dimensione dei cavi e per altre ragioni tecniche. Tuttavia, nello scorso inverno si poterono stendere tra Reggio e Messina i cavi che contengono nove bicoppie, pari a 27 circuiti, oltre ad una « coppia musicale » per il *relais* di collegamento delle stazioni radiofoniche.

La profondità dello Stretto, massima nel punto in cui i cavi furono posati, è di circa mille metri; e quantunque esso non misuri che undici chilometri di larghezza, il cavo più corto, a causa del suo sviluppo fu di ben 14 chilometri, mentre gli altri furono di sviluppo ben maggiore.

Dalla stazione amplificatrice di Messina si parte il cavo di derivazione per Catania, Caltanissetta, Palermo, in modo che da oggi così da Messina come da ogni altra località della Sicilia si può parlare con comunicazione diretta non solo con tutte le città italiane, ma con le maggiori città europee.

Telegrammi-lettera notturni.

L'ufficio P. T. di Casale Monferrato è autorizzato allo scambio dei telegrammi-lettera notturni con orario di accettazione dalle 18 alle 22.

VARIE

Il Museo d'Arte Sacra del Duomo di Grosseto.

Il 9 agosto del 1933 è stata inaugurata a Grosseto, e da allora si è venuta accrescendo e sistemando, una notevole raccolta di quadri e di svariati oggetti d'arte costituente il Museo d'Arte Sacra del Duomo, da tempo atteso dalla cittadinanza e da chi, conoscendo gli aspetti artistici della città e della zona maremmana, sapeva che essi avrebbero potuto manifestarsi assai meno scarsi e più significativi di quel che comunemente si pensi. Il Museo, voluto in particolar modo dal Rev. Capitolo della Cattedrale, che in gran parte s'è assunto l'onere della spesa occorrente alla costruzione del locale, è stato ordinato e allestito dal Canonico Cav. Prof. Antonio Cappelli, Direttore della Biblioteca e del Museo Archeologico di Grosseto, infaticato ricercatore e cultore della storia civile e artistica della Maremma. Esso raccoglie opere, sino a poco fa sparse in chiese e oratorii cittadini, in condizioni di luce assai sfavorevoli e in istato di quasi abbandono, condannate talune a sicuro deperimento se non fossero state rimosse e collocate in sede più adatta. Il locale del nuovo Museo, situato sopra le sacrestie della Cattedrale e tutto di nuova e apposita costruzione, consta di un vestibolo (al quale si accede dalla Sala del Capitolo, restaurata) e di tre sale ampie e bene illuminate dall'alto. Il vestibolo contiene, fra l'altro, un grande Crocifisso intagliato di scuola senese del secolo XV e statue di legno dei secoli XIV-XVI; da esso, per una scala dalle pareti adorne di interessanti pezzi di decorazione architettonica (formelle di terracotta, fregi marmorei, ecc.) si accede alla prima sala, che contiene numerosi dipinti su tela di scuole svariate dei secoli dal XVI al XVIII, principalmente bolognese e senese, con prevalenza di quest'ultima (seguaci del Sodoma e del Beccafumi, Rutilio Manetti, Francesco Vanni, ecc.); essa è poi ricca di buoni lavori in legno (fra cui due bellissimi stipi intarsiati del secolo XVIII, un cassone intagliato del secolo XVI, un inginocchiatoio pure del secolo XVI, ecc.), di quattro magnifici paliotti d'altare dei secoli XVI e XVII con ricami svariatissimi a fili di seta e d'oro e d'altro tipo e, infine, di diversi libri corali di gran pregio, i più del secolo XIII, con bellissime grandi miniature. La seconda sala, che forma il centro e l'attrattiva maggiore del Museo, è una raccolta assai interessante di tavole di pittura senese, dal secolo XIII al XV, in cui si può seguire abbastanza bene lo sviluppo di quell'arte, dai prodotti ancora bizantineggianti a fondo d'oro sino ai maturi prodotti del tardo Quattrocento. Notiamo, fra le opere più importanti, una Madonna col Bambino, già nel Duomo di Grosseto, attribuita a Pietro Lorenzetti o a Ugolino detto il Maestro [di] S. Pietro, una tavolettina tricuspidata con Crocifissione e la Vergine e S. Giovanni, [per] la quale vien fatto il nome di Simone Mar[tini], un grande Giudizio finale (già nella chi[esa] della Misericordia) del secolo XIII, di cui [ebbero] ad occuparsi il Berenson e il Mas[on] Perkins, una Madonna col Bambino di sc[uola] duccesca e probabilmente di mano di Se[gna] di Bonaventura. Spicca in una parete la al[tra] stanza nota, soavissima Madonna delle C[i]liege di Stefano di Giovanni detto il Sasse[tta], delizioso capolavoro di ingenua grazia a[ttе]stante in età matura (fine del secolo XV) [il] sopravvivere dei caratteri di una grande ar[te]. [Le] altre opere ancora meriterebbero di essere r[i]cordate e alcune ancora troveranno po[sto] nella sala, per accordi in corso con la R. S[o]vrintendenza regionale. La terza sala racco[glie] bellissimi paramenti e arredi sacri già in [uso] nella Cattedrale e in altre chiese della città [e] della Diocesi. In una vetrina sono oggetti [di] culto, di metallo lavorato, come reliquiar[i], calici, pissidi, incensieri, paci d'argento, p[a]storali con magnifici ricci cesellati, opere p[er] lo più di cesellatori e orafi senesi dei seco[li] XV-XVII. Si aggiungano oggetti minuti assai interessanti di avorio, di osso, di leg[no], quali crocifissi, statuine di santi, ecc., di var[ia] epoca. Il complesso è degno di molta atte[n]zione, anche perchè rivela aspetti di art[e] ignorati o malconosciuti, e fa onore ag[li] ideatori e organizzatori, accrescendo preg[io] alla fiorente cittadina maremmana, così degn[a] di essere meglio conosciuta.

g. i.

Affresco quattrocentesco scoperto ad Arezz[o].

Il canonico Don Ferruccio Bigi nell'effet[tuare] tuare dei saggi sull'intonaco delle pareti della Badia delle Ss. Fiora e Lucilla d'Arezzo, allo scopo di rintracciare gli affreschi che fra Bartolommeo della Gatta, *alias* Don Piero d'Antonio Dei, aveva eseguiti, a detta del Vasari, in una cappella situata a fianco della porta appena entrati in Chiesa, ha scoperto una pittura a fresco sulla parete a sinistra della porta d'ingresso, raffigurante San Lorenzo in dalmatica, appoggiato alla graticola e messo entro un'edicola marmorea, con catino a conchiglione. In calce si legge: « S(anctus) Laurentius. Giovanni di Guaspare farsettaio [l'ha] fatto fare. MCCCCLXXVI » (1476).

Si noti ora che il Vasari, parlando nella « Vita » di Don Piero d'Antonio Dei, fiorentino (fra Bartolommeo della Gatta), delle accennate pitture in Badia, precisa che esse raffiguravano un S. Benedetto e *altri Santi*.

La Chiesa, ampliata e restaurata nel sec. XIV subì nuovi ingrandimenti e restauri radicali nel sec. XVI e, appunto il Vasari spostò verso sinistra la porta d'ingresso distruggendo le pitture della parete.

Ma il S. Lorenzo non fu toccato e quindi, tornato alla luce, doveva necessariamente attirare gli studiosi per i caratteri di buonissima pittura che presentava e pel suo stile che rivelava un Maestro gravitante nell'o[r]-

bita di Pier della Francesca, e precisamente fra Bartolommeo.

Il suo nome, suffragato dalla non disprezzabile autorità della testimonianza vasariana, è anche assai raccomandato dai raffronti stilistici con le altre opere del pittore, esistenti in Arezzo, Castiglion Fiorentino e Cortona.

La data 1476 però, siccome le prime opere conosciute del Dei sono quelle aretine del 1478, farebbe pensare alla sua prima fatica, ancora sotto l'influsso diretto di Pier della Francesca, esprimentesi nella composta monumentalità della persona del Santo, piuttosto che sotto un influsso pollaiolesco, quale si osserva nei due S. Rocchi della Galleria Civica Aretina.

Comunque, si tratta di una scoperta assai notevole e la Sopraintendenza all'Arte Medioevale e Moderna di Firenze ha provveduto a un immediato restauro.

L'esplorazione del « Pertugio di Rovenna », sopra Cernobbio, e della « Caverna Fusa » sopra Canzo.

Il « Pertugio di Rovenna » è una grotta che si apre sopra Cernobbio e ha dato luogo a vari tentativi di esplorazione del Gruppo Speleologico della Sezione « Pizzo Badile » del C.A.I di Como; tentativi frustrati dalla presenza di un laghetto sotterraneo, a 160 metri dall'ingresso, oltre il quale il corso d'acqua ipogeo proseguiva a mezzo di un sifone non sorpassabile. Il Gruppo speleologico, in una nuova recente spedizione ha quasi interamente prosciugato detto laghetto mediante l'escavo di un piccolo canale; è così affiorata la misteriosa apertura del sifone, attraverso la quale due ardimentosi giovani hanno potuto penetrare avanzando ancora notevolmente attraverso gallerie e grandi sale ricche di concrezioni, senza peraltro ancora raggiungere il termine della cavità.

Presto vi si organizzerà a cura del Gruppo speleologico di Como, e dell'On. Moro, podestà di Campione e proprietario del terreno ove s'apre la grotta, una spedizione in grande stile, con l'intento di procedere ai rilievi ed all'esplorazione completa dello speco.

Sempre in Prov. di Como è stata condotta a termine, pochi giorni più tardi, l'esplorazione della «Caverna Fusa», sul versante NO del M. Cornizzolo. La caverna si apre con un pozzo a forma di imbuto che si sprofonda per oltre venti metri con un'inclinazione di 35 gradi. Segue un secondo pozzo, pure profondo venti metri: da un ripiano si passa quindi al terzo pozzo, di trenta metri, nel cui fondo si apre un vastissimo superbo salone dove nei periodi di pioggia si forma un magnifico laghetto sotterraneo. Ancora un cunicolo largo cinquanta centimetri e lungo sei metri, un salto di cinque metri, una specie di « salottino » e un altro pozzo profondo otto metri, da cui, attraverso uno stretto e difficile cunicolo, gli speleologi raggiungono finalmente il fondo dell'abisso, ricco di numerose bellissime concrezioni cristalline.

Resti di mura e di tombe etrusche nel Grossetano.

Resti di grandiosi edifici etruschi sono venuti allo scoperto in località Poggio di Castiglione non lungi da Follonica. Si è ritrovata la cinta di mura che circonda il poggio e un edificio sopra il poggio stesso, di 120 metri

di lunghezza per 60 di larghezza, contenente: celle, pozzi, tombe, vasellame etrusco ed altro materiale interessante.

Anche in località Canalone si sono scoperti avanzi di mura pelasgiche di grande interesse.

Lo sport e i giuochi presso i Greci ed i Romani.

La mostra particolare allestita al Museo dell'Imperatore Federico a Berlino sotto il titolo «Lo sport e i giuochi presso i Greci e i Romani» è interessante perchè ci pone sotto gli occhi una serie di oggetti — fra i quali alcuni preziosi originali — i quali ci sorprendono per la loro impensata... attualità.

Una sezione di questa mostra ci riconduce nello stadio classico di Atene e di Roma. La lotta e la corsa delle bighe risorgono dinanzi allo sguardo come le conoscevamo finora soltanto dalle rievocazioni di pittori o di acquafortisti. Interessante, fra tutti gli attrezzi originali, un disco di bronzo del v sec. a. C. proveniente dall'isola di Egina. Si vedono anche alcune di quelle stecche con le quali i giovani atleti usavano farsi il massaggio dopo la lotta. Una di esse reca la scritta necessaria, si vede, anche a quei tempi: «Ladro, non mi rubare».

Ma la sorpresa più inaspettata ce la riserba la sezione dei giuochi. Su un vaso attico, parimenti del v sec. a. C., vediamo raffigurato un giocatore greco di *jo-jo*, mentre una piccola terracotta egiziana ci prova che anche all'epoca dei Faraoni i ragazzini facevano volentieri le loro volate sugli slittini ugualmente cari ai maschietti e alle bambine di oggi.

Dallo sport all'abilità virtuosistica il passo non è molto lungo. Ce lo prova la statuetta di una saettatrice (III sec. a. C.) che si regge sulle mani e lancia il dardo coi piedi. Un'altra statuetta tebana raffigura un negro che gioca con quattro sfere: un Rastelli di 23 secoli fa.

La letteratura tecnica degli ultimi tre secoli. La più antica opera pioniera è quella di un italiano.

Il Museo Tedesco di Monaco del quale è stato qui altra volta rilevato il grande significato quale rassegna delle iniziative tecniche dell'uomo. ha ora allestito una piccola ma interessantissima mostra delle opere tecniche comparse fra il 1500 e il 1800. Essa ci apprende che il primo libro concepito con criteri scientifici è la «Pirotecnia» del senese Vannoccio Biringuccio, pubblicato nel 1540, opera che, specialmente per il futuro sviluppo della chimica, è stata di importanza capitale.

Un altro libro recante la data del 1556 è di Giorgio Agricola, il padre dell'industria mineraria in Germania. Un posto d'onore spetta alle opere del francese I. Besson sulle costruzioni meccaniche con magnifiche incisioni su rame e quelle di un altro italiano, A. Ramelli, edite nel 1558.

Meritano altresì di esser menzionati: il libro «Nova reperta» dell'olandese Jan van Straet di Brüges, stampato intorno al 1600, il «Theatrum machinarum» dello studente lipsiota Zeising e il «Machinæ novæ» del serbo-croato Veranzio, edito nel 1616, la prima opera tecnica tradotta in varie lingue. A questi libri dei secoli XVI e XVII è stato aggiunto uno splendido esemplare della celebre enciclopedia francese di Diderot e d'Alembert del sec. XVIII, i cui grandi volumi comprendono più di 3000 stupende acqueforti.

La seconda Fiera Adriatica della Pesca.

Mantenendo ed accentuando quel carattere di assoluta specializzazione già fissato nella prima edizione, la *II Fiera Adriatica della pesca*, che si è inaugurata l'8 luglio, ha tenuto fede al suo programma e al suo spirito informatore.

Ancona si è posta alla testa di quel movimento che vuol restituire all'industria peschereccia il posto preminente che le spetta nell'economia nazionale. Quando si ponga mente al fatto che l'Italia, circondata per tre quarti dal mare, è legata all'estero da una importazione di pesce che pesa sulla nostra bilancia commerciale per diverse centinaia di milioni, non sarà difficile comprendere come il problema della pesca sia grave, ed urgente ne sia la soluzione, che comporta in sè la soluzione di problemi complementari egualmente importanti, come la valorizzazione della categoria, benemerita e modesta, dei pescatori, la migliore organizzazione del loro lavoro (che va indirizzato verso un ordinamento consorziale a carattere corporativo, del quale il primo felice esperimento è stato fatto proprio ad Ancona con la creazione del Consorzio Adriatico motopescherecci), il miglioramento dei mezzi di trasporto ed il perfezionamento dei sistemi di conservazione dei prodotti ittici. La Fiera ha la possibilità di portare un contributo decisivo alla soluzione di questi problemi ed insieme di diffondere tra gli italiani la conoscenza di queste necessità.

La stessa posizione della Fiera, che sorge nella zona dove si svolge in pieno il traffico del pesce, adiacente al Mercato e al molo d'approdo dei motopescherecci di ritorno dalla navigazione, dà alla manifestazione uno spirito realistico che costituisce uno dei suoi pregi maggiori.

Appoggiata ad un braccio esterno del Porto, tra il Mandracchio e la mole vanvitelliana, la Fiera adriatica della pesca non sembra quasi una costruzione effimera. L'ingresso si fa da un superbo portale a tre bracci, severo di linee quanto maestoso. Nello sfondo è l'alto getto di una grande fontana, che dopo il tramonto s'illumina di riflessi azzurri. La Fiera si rivela subito nell'imponenza dei suoi impianti, con gli «stands» dipinti in giallo e rosso, i gloriosi colori di Ancona, sui quali si eleva ardita una fuga di remi come per una parata. A sinistra di chi entra, una prua ferrigna sembra minacciare: è il glorioso «M.A.S.» di Buccari.

A destra, a sinistra una fuga di «stands» disposti in linea, in cerchio, a semicerchio; nel centro la magnifica arena dove nelle serate di Fiera si dà spettacolo.

Nello sfondo del mare si staglia la gigantesca sagoma di una grande nave. Ponti, passeggiate, scale, pennoni: tutto è riprodotto a simiglianza di nave. Vi funzionano i servizi di caffè e ristorante, vi si dànno ogni sera rappresentazioni all'aperto, vi sono le orchestrine. Sotto la poppa della nave è la piscina, e quella che sembra una torretta di sommergibile che sta affiorando dall'acqua non è che il trampolino per i tuffi.

Nella stiva è sistemato l'acquario. In venticinque vasche, illuminate da lampade subacquee e adorne di piante, di alghe, di rocce e di scogli, è riprodotta in efficace sintesi la vita dei pesci. Gli esemplari più rari e pregiati, come quelli comuni, sono esposti nel loro ambiente naturale in questa galleria, cui la sapiente tinteggiatura dona un fascino abissale.

Nella zona esterna del recinto fieristico altri numerosi «stands» sono collocati e qui giunge la lunga passeggiata che costeggia il mare. Una caratteristica pesca «a bilancia» con tutto il suo impianto di palizzate, di verricelli, di cavi, di reti è stata compresa nella zona della Fiera e costituisce un altro motivo di interesse per il visitatore poichè funziona continuamente.

La rassegna è completa di tutto ciò che interessa l'industria della pesca di lago, di fiume, di mare ed oceanica: gomene, vele, reti d'ogni specie e per ogni genere di pesca, imbarcazioni, motori marini, carburanti, vernici pompe, frigoriferi, apparecchi elettrici sonori per la misurazione delle profondità sottomarine e per la ricerca dei banchi di pesce, prodotti industrializzati della pesca, essiccati, ecc., ecc. Di speciale importanza, anche per l'alto significato di questa partecipazione, è la mostra dei mezzi di cattura e di conservazione del pesce in uso nelle nostre colonie e nel Mar Rosso. Un apposito padiglione accoglie i pregevoli prodotti degli artigiani; in questo padiglione si può ammirare da vicino il delicato lavoro di preparazione delle perle e dei coralli. Una mostra a parte ha poi ordinato il Ministero della guerra, che espone materiale di propaganda per la difesa antiaerea e antigas.

Riduzioni ferroviarie e marittime eccezionali, larga attrezzatura turistica per accogliere le migliaia e migliaia di forestieri: tutto è stato predisposto per la riuscita di questa manifestazione.

l. m.

Turismo gastronomico.

Esiste in Francia una originale associazione, detta «Clubs des Sans Club» perchè non esiste una sede e tutti i 50.000 associati sono collegati solo per il fatto che, pagando la quota annua di franchi 20, ricevono ogni anno la nuova edizione del volume intitolato «Gli alberghi in Francia». In esso sono elencati in giri turistici tutti gli alberghi controllati dall'Ente nei quali ci si può sedere a tavola senza paura del cosiddetto «colpo di fucile» e senza pericolo di malanni nell'apparato digerente. Il Club, attraverso i suoi corrispondenti e spe-

ciali bollettini di informazioni, riunisce tutti gli elementi per poter compilare ogni anno il suo volume. A loro volta, gli aderenti in possesso del volume ogni volta che si mettono a tavola in uno degli alberghi o ristoranti in esso indicati fanno conoscere la loro qualità posando sulla mensa il libro e poi si avvalgono di schede in esso contenute per comunicare al Club le loro osservazioni. Sono circa 20.000 informazioni che vengono ogni anno classificate e che provocano una corrispondenza tra la Direzione e gli alberghi in modo che il controllo e la selezione sono continui e severi. Infatti, su circa 14.000 esercizi del genere esistenti, solo 1800 sono raccomandati nel volume ed elencati secondo il tipo con le menzioni: piccolo confort, confort, grand confort, grand confort perfetto e grand confort perfetto e di lusso, per graduare il buon trattamento in relazione ai prezzi. La maggior parte degli alberghi in questione concede gratis il rimessaggio delle automobili dei clienti.

Ogni anno la Direzione del Club in base all'esame generale della corrispondenza compila un opuscolo che invia a tutti gli alberghi affiliati per comunicare alcune osservazioni di massima pel miglioramento dei servizi, per evitare che il turista trovi sempre le stesse vivande stereotipate, ecc., ecc.

Il Club dei Senza Club esiste ormai da dieci anni ed ha dimostrato di poter compiere opera non inutile in favore del turismo poichè panorami, musei, usi e costumi sono certamente bellissime cose, ma che si possono godere solo quando il corpo si trova in buone condizioni in grazia del buon letto e della buona tavola.

Un viaggio al Caucaso e nella Russia meridionale.

Dopo il successo delle iniziative a carattere turistico culturale svoltesi negli anni scorsi, con vasta partecipazione di persone, la Reale Società Geografica Italiana ha deciso di concedere il suo patrocinio a un altro viaggio, che questa volta avrà una meta nuova e molto interessante: il Caucaso e la Russia meridionale.

La comitiva partirà dalla frontiera italiana di Postumia il 4 settembre e dopo aver attraversato i Balcani si imbarcherà ad Istanbul toccando nel Mar Nero, i porti sovietici di Odessa, Sebastopoli e Yalta. Sbarcando quindi a Batum, i gitanti si inoltreranno nell'interno visitando Tiflis, la famosa Strada Militare della Grusinia, Vladikavkas, Rostov sul Don, Kharkow e Kiew. Sosteranno a Liepoli in Polonia e quindi a Vienna terminando il viaggio a Tarvisio il 27 settembre.

L'importanza del viaggio, il primo del genere che viene organizzato in Italia, susciterà certamente il più vivo interesse tanto che si presume il completo esaurimento dei posti che, per ragioni organizzative, verranno limitati.

Informazioni dettagliate e programmi potranno essere richiesti direttamente alla Reale Società Geografica Italiana in Roma, piazza della Navicella 4, oppure a Milano, in via Rastrelli 20.

TRA I LIBRI

LUDOVICO Barone Von PASTOR. – *Storia dei Papi dalla fine del Medioevo* - Volume XVI, *Storia dei Papi nei periodi dell'Assolutismo.* - Parte Prima, *Benedetto XIV e Clemente XII (1740-1769)*, pag. XX e 1054: L. 100 in Roma, L. 105 nel Regno. – Parte Seconda, *Clemente XIV (1769-1774)*: pag. VIII e 472: L. 40 in Roma, L. 45 nel Regno. – Parte Terza, *Pio VI (1775-1799)*: pag. XLIV e 740: L. 75 in Roma, L. 80 nel Regno. – Roma, Desclée & C.i, Ed. Pontifici, 1933-34.

Con questo volume, diviso in tre grosse parti, è compiuta l'opera insigne che pareva superiore alle forze di un uomo. Anche se l'Autore è sceso nella tomba avanti di vedere l'ultima pagina di tanto lavoro, questo era stato da lui condotto nel manoscritto a tal punto che ne è stata possibile la pubblicazione pressochè integrale; perciò nè pure una foglia perde la fronda d'alloro che incorona l'*opus magnum* del Pastor.

Si annuncia che la pubblicazione verrà da altri continuata, con lo stesso metodo, per i papi dell'Ottocento. Non sappiamo se questo sia buon consiglio. Quanto più ci si avvicina all'epoca contemporanea, tanto più agiscono passioni tuttora vive sull'animo dello storico più equilibrato. Ne abbiamo un esempio anche nella seconda parte di questo volume, che tratta di Clemente XIV, verso il quale non ci pare che il Pastor si sia sempre mostrato giudice sereno.

Così ci sembra gratuita l'affermazione che Fra Lorenzo Ganganelli, giunto al cardinalato, « fosse preso dall'ambizione di arrivare alla tiara », affermazione che si fonda, come il Pastor segnala in una nota, sopra un passo della *De Suppressione* del Cordara ove si aggiunge: « Haec omnes ferme cardinales perurit urtica »; espressione maligna che toglie forza all'accusa personale al Ganganelli, se tale «prurito» assalse quasi tutti i componenti del Sacro Collegio.

Assai spesso lo storico grava la mano nei suoi giudizi sul pontefice di S. Arcangelo di Romagna, il quale aveva due lati funesti, « la debolezza e la timidezza, da cui dipendevano in larga misura anche la sua malafede e la sua lentezza nell'azione ». Probabilmente, vogliamo credere, la parola del testo tedesco tradotta con *malafede*, è di un significato un poco più temperato.

E altrove: « In conclusione, Clemente XIV rimane, nella lunga serie dei Papi, come uno dei più deboli e più infelici...: malgrado le sue ottime intenzioni, quasi tutto gli riuscì male ». Perchè tanta severità di giudizio? Evidentemente a causa della bolla « *Dominus ac Redemptor* »; ma essa non fu un fatto isolato, seguì invece all'espulsione che quasi tutte le Nazioni avevano inflitto ai Gesuiti e si dovrebbe considerare come una dura necessità di tempi. Tutti dunque errarono?

E' difficile a noi, che non viviamo più in quel clima storico, giudicare se sarebbero stati efficaci invece della soppressione dell'Ordine, per molti

lati benemerito ma in quel periodo occasione a grave turbamento nell'opinione pubblica, dei provvedimenti gravi — e quali? — che avrebbero poi evitato i danni che (è doveroso riconoscerlo) seguirono la bolla del 21 luglio 1773, cioè la distruzione delle Missioni gesuitiche in America, che furono un singolare esperimento di comunismo teocratico.

Il tono dell'esposizione storica si risolleva con Pio VI; meriti e demeriti del pontefice cesenate sono esposti con giudizio equanime. Con l'ultimo quarto del Settecento la grande storia d'Europa accelera il ritmo e diventa sempre più drammatica e la parola del Pastor si fa più colorita e vigorosa.

Ma, considerando con animo sereno quel periodo agitatissimo, ci si può chiedere se una maggiore comprensione, da parte del papato, dell'evoluzione delle idee del secolo e quindi una politica più abile non avrebbe potuto evitare il dolorosissimo conflitto.

E vien fatto di pensare anche che forse la storia avrebbe preso un altro andamento se al posto di Pio VI si fosse trovato Benedetto XIV. La cui bella figura è disegnata con evidente simpatia dal Pastor, che conclude il suo lungo studio sul papa bolognese con queste parole: « egli era un maestro nell'arte di girare le difficoltà ...; anche se non possedette l'energia di un Gregorio VII o di un Innocente III, egli fu però non soltanto uno dei Papi più dotti, ma anche uno dei più nobili, e colle sue magnifiche opere e coi suoi eccellenti ordinamenti continua ancor oggi a far valere la sua benefica influenza nelle scienze teologiche e nel pratico governo della Chiesa ».

A caratterizzare la figura del suo immediato successore, basterebbe la risposta che papa Rezzonico dette all'astronomo Lalande, il quale gli osservava che il prosciugamento delle Paludi Pontine avrebbe costituito la gloria del suo pontificato. « Non cerchiamo la gloria — rispose, quasi piangendo e levando le braccia al cielo, Clemente XIII — ma il bene del nostro popolo ».

E furono le gravi ristrettezze finanziarie, con un debito pubblico di 70 milioni di scudi e un'entrata di due a tre milioni, che impedirono di por mano a utili progetti; tuttavia sono da segnalare il compimento della fontana di Trevi e della Villa Albani fuori Porta Salaria e gli incoraggiamenti a scienziati.

« Nelle peripezie del suo spinoso pontificato — così giudica il grande storico il pontefice veneziano — egli dimostrò una grandezza d'animo e una fiducia in Dio che confinavano coll'eroismo ». La sua mitezza era così temperata dalla fermezza che fu detto il Gregorio VII del secolo XVIII. E ciò fu espresso nobilmente per l'arte del Canova.

Dott. MICHELE SUGLIA. – *Saggio di Diritto Sportivo*. – Soc. An. l'Editrice, Milano, 1 vol. di pag. 167: L. 5.

L'A., di cui è ben nota l'attività quale cultore di discipline giuridiche afferenti allo sport, pubblica il frutto di alcuni studi diretti ad accertare quali siano i rapporti che legano le principali forme di attività sportiva col diritto comune.

In particolare il Suglia propone la questione se i varii contratti nascenti dall'organizzazione di manifestazioni sportive (contratti di gara, di « equipe », di ingaggio, ecc.) possano essere regolati dalle norme del Codice, e da questo punto di partenza passa alla trattazione di un tema assai dibattuto anche avanti il magistrato e non puranco risolto in senso definitivo: la responsabilità degli organizzatori di gare motoristiche.

Dott. Arch. CARLO MORANDOTTI. – *Piano regolatore di Pavia, Milano.* – Pag. 140 con 90 illustraz., edizioni fuori commercio. Alfieri e Lacroix, Milano, 1934-XII.

Questo piano regolatore del nobilissimo *Ticinum*, che ha ottenuto il primo premio al concorso bandito dal Comune di Pavia il 4 gennaio 1933, è uno studio veramente cospicuo di architettura urbanistica. Pavia è una città di circa 45 mila abitanti, che — conservando il ritmo degli ultimi aumenti — potrà giungere in 30 anni a 75 mila; ma, in questo calcolo è un'incognita rappresentata dal fatto che, con l'aumentare della rapidità dei mezzi di trasporto, Pavia può diventare una città satellite di Milano e quindi accelerare il ritmo del suo ingrandimento. Il piano studiato dal Morandotti prevede un ampliamento per una popolazione almeno tripla dell'attuale; esso è dunque stato progettato «mirando lontano». L'A. si rende conto che in un piano di così vaste proporzioni non si può esigere o desiderare un'esecuzione rapida, ma tutto è previsto in modo che «ogni colpo di piccone, ogni badilata di terra rimossa, ogni pietra posta in opera costituiscano un passo avanti verso la buona meta».

P. T. ALFONSI O. P. – *Guida Storico-Artistica della Basilica di San Domenico in Bologna.* – Comitato Prov. del Turismo, Bologna, 1934-XII; pag. 38 con 41 illustrazioni in nero e 4 tricromie.

Ottima l'idea di questa Guida, nell'occasione del centenario della canonizzazione del gran Santo del quale la basilica custodisce il corpo nell'Arca celeberrima; e idea eccellentemente attuata. Guida bene informata e precisa, che avremmo desiderata più maneggevole, e col corredo di una pianta della chiesa e del chiostro.

A. MARINO e M. GIGLI. – *Nuova pianta di Roma alla scala di 1 : 4000*, con indice toponomastico. – Roma, Casa della Stampa, 1934-XII.

Questa nuovissima pianta di Roma, divisa in 24 fogli di 0,55 per 0,41, più 6 fogli supplementari rappresentanti le zone periferiche che hanno avuto recentemente maggiore sviluppo edilizio, costituisce una rappresentazione dettagliata e aggiornata dell'attuale stato dell'Urbe, comprese le sistemazioni in corso secondo il Piano Regolatore. La consultazione è agevolata, oltrechè dal quadro d'unione, da un accurato indice toponomastico raccolto in volumetto a parte.

LANDO FERRETTI. – *Il volto dell'Italia virile.* — MERCEDE MUNDULA. – *Sardegna.* — FERDINANDO PASINI. – *Trento.* — CESCO TOMASELLI. – *Le Alpi.* – Casa Editrice «Nemi», Firenze, 1934-XII: L. 5 cadauno.

Sono altre 4 «visioni spirituali» d'Italia. In queste conferenze, tenute al Lyceum di Firenze e poi edite a cura di Jolanda de Blasi, scrittori e artisti, giornalisti e uomini politici debbono condensare nei limiti di una conferenza lo spirito di una città o di una regione di cui siano originari o di un mondo compiuto cui abbiano dedicato il loro amore e la loro attività.

EDOARDO MARTINORI. – *Lazio turrito.* – Repertorio storico ed iconografico di Torri, Rocche, Castelli e luoghi muniti della provincia di Roma, con oltre 300 illustrazioni, tavole e carte topografiche. – *Parte Prima, A-L*, Roma, 1933-XI; pag. 326, con una carta della regione romana alla scala di 1 : 250.000 (in busta separata): L. 60.

Dizionario corografico, la cui utilità è pari alla cura e al lungo lavoro che ha richiesto dall'A. Il Lazio, è — fatta eccezione per i maggiori suoi centri — ancora poco conosciuto dagli Italiani, mentre, per interesse paesistico, singolare conformazione del suolo, vicende storiche, testimonianze antichissime della sua storia più che trimillenaria e ricchezza d'arte, supera o non è da meno delle due confinanti regioni della Toscana e dell'Umbria. Auguriamo che quest'opera, simpatica nella veste tipografica e nelle illustrazioni, accresca il numero dei visitatori di quella terra sacra alle più eroiche imprese.

FRANCESCO COGNASSO. – *Storia di Torino*, con prefazione di S. E. De Vecchi di Val Cismon. – Pag. 316, ill., Lattes & C., Torino, 1934-XII: L. 25.

Il nome dell'A., noto come studioso della storia di Casa Savoia, è garanzia del valore dell'opera, che è un'esaltazione della gloriosa città e del suo apporto alla storia del nostro Paese. Libro terso, brillante, di avvincente lettura.

POMPILIO SCHIARINI. – *La Battaglia d'arresto sull'altopiano di Asiago* (10 nov.-25 dic. 1917). – Roma, 1934, pag. 117: L. 5.

È l'11° fascicolo della collana di Monografie Storiche sulla Guerra del 1915-18, che l'Ufficio Storico del Comando del Corpo di Stato Maggiore vien pubblicando con tanto successo.

LUIGI FANTINI. – *Le Grotte Bolognesi.* – A cura del Comitato Provinciale del Turismo, Bologna, 1934, pag. 71, con ill.: L. 5.

Dettagliata descrizione delle grotte, in gran parte esplorate da pochi anni, che si aprono nella regione carsica a S. di Bologna. Alcune di esse, come quella preistorica del Farneto e quella della Spipola, ricca di concrezioni alabastrine, meritano una visita.

MICHELE CRAVERI. – *Il libro della natura.* – Compendio di geografia ad uso dei licei e degli istituti magistrali. – S. Lattes & C., Torino, 1934-XII, pag. 544, 350 ill. L. 18.

Ecco un libro di testo scolastico, agile e chiaro, un completo seppur breve trattato di geografia, aggiornato e che può essere raccomandato anche a coloro che vogliono rinfrescarsi la memoria o procurarsi senza troppo dispendio di tempo una rapida visione della geografia, delle nozioni cioè di cui tutti al momento attuale sentono più che mai l'utilità per non dire la necessità. Le illustrazioni da fotografie costituiscono spesso un ottimo sussidio alla comprensione del testo.

Piccolo Atlante Marinelli. – 89 carte geografiche con notizie geografico-statistiche e repertorio alfabetico di tutti i 16.000 nomi, a cura di Olinto Marinelli. – Edizione 1934 interamente riveduta e aggiornata da Aldo Sestini, Antonio Vallardi, Milano: L. 20.

Il notissimo pregevole atlantino, che porta il nome del grande geografo italiano, esce, in questa edizione completamente aggiornato nelle carte, rifatto e ampliato secondo le più recenti statistiche nel testo, 78 pagine, comprendenti notizie e dati di geografia fisica, politica ed economica e un pregevole elenco degli Stati della Terra e loro colonie. Per la sua maneggevolezza, per la perfezione tecnica raggiunta, per la ricchezza e la freschezza dei dati, il piccolo Atlante troverà, anche in questa edizione, una larga diffusione.

Guida delle Villeggiature Italiane (Milano in Campagna »). – Del Dott. Cav. G. Redaelli: L. 5.

E' la venticinquesima edizione del noto repertorio, nel quale, dopo una « Rivista Medico Igienica » delle malattie, sono elencate le stazioni di cura e di villeggiatura italiane. Per ognuna sono indicate le vie di accesso, l'altimetria, la popolazione, i servizi di comunicazione, gli alberghi e le loro caratteristiche, ecc.

P. Paolo Maria Sevesi. – *Chiese di Saronno Antiche e Nuove*. – Saronno, Tip. dell'Orfanotrofio, 1932-X, pag. 312 con numerose illustrazioni, tra cui 2 tricromie fuori testo.

Sono undici le chiese illustrate, compreso il celeberrimo Santuario. Esse rivelano in questo bel volume una ricchezza d'arte che meraviglia anche chi abbia visitata con qualche attenzione la vivace cittadina. Descrizione diffusa ma piana; eccellente, chiara la distribuzione della materia in 28 capitoli. Le illustrazioni, non tutte strettamente di Saronno, rendono gradita la lettura o la consultazione. Fanno seguito 23 documenti, il più antico dei quali è del 1554.

Card. Ildefonso Schuster Arcivescovo di Milano. – *La Basilica e il Monastero di S. Paolo Fuori le Mura Note Storiche*. – Torino, Soc. Edit. Internazionale, pag. 292, con XXIII tavole fuori testo: L. 50.

« La lunga storia di un passato glorioso sia insieme la divinazione d'un degno avvenire ». Con queste parole si chiude il magnifico e austero libro, che è l'illustrazione della prima parte, cioè la storia — spesso drammatica e dolorosa, della basilica insigne — condotta con severità di metodo e con richiami continui marginali alle fonti.

Quello che più meraviglia in un libro di così densa e vasta trattazione e che ha richiesto un'assidua, faticosa opera di consultazione, è la parsimonia verbale del racconto storico e il vedere come tanta dottrina vada unita a uno stile così piano e terso.

Guide italiane. – *Monaco e Alpi Bavaresi*. – Casa Ed. Grieben, Novi Ligure, 1934-XII, pag. 140, con 8 carte e piante: L. 12.

È il 12° volume della collezione « Guide italiane », succinta chiara descrizione turistica di Monaco e dei centri turistici principali delle Alpi Bavaresi.

V. Buda – *Nuove tavole di distanze marine*. – Pag. 292, Tip. Elzeviriana, Genova, 1933: L. 20.

Pubblicazione che compendia e completa altre del genere pubblicate sinora, utile non solo ai navigatori, ma a tutti coloro che s'interessano direttamente o indirettamente delle comunicazioni marittime.

Ernesto Quadrone. – *Pionieri, donne e belve. – Uebi Scebeli e Giuba*. – Agnelli, Milano, 1934-XII, pag. 218: L. 10.

Raccolta di corrispondenze giornalistiche, che in una serie vivace e colorita di scene di vita coloniale e di caccia dànno un'animata visione della nostra Somalia e dei pionieri italiani che ne stanno trasformando l'aspetto.

AMEDEO MAIURI. - *I Campi Flegrei, dal Sepolcro di Virgilio all'antro di Cuma.* - Vol. 32 degli «Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia», Libreria dello Stato, Roma, 1934-XII, pag. 152, 88 ill.: L. 5,60.

La ricognizione, compiuta negli ultimi anni, dei monumenti della regione Flegrea, gli scavi, le scoperte fatte soprattutto a Cuma facevano sentire il bisogno di una nuova descrizione del patrimonio archeologico di questa ricchissima zona. E nessuno poteva darci una descrizione più aggiornata e nei fatti e nell'interpretazione di essi che il Prof. Maiuri, Sovrintendente alle Antichità della Campania, l'illustre studioso che continua la gloriosa tradizione dei Fiorelli, dei Ruggiero, dei De Petra, offrendo al mondo civile nuove mirabili scoperte, preziose nel campo dell'arte e in quello degli studi storici. Il volumetto non è un'opera erudita, ma un'agile trattazione che segue l'ordine topografico, ed è quindi adatta guida nella visita dei Campi Flegrei.

D. CINTI. - *Storia delle Religioni.* - Volume primo (*Religioni morte*). Puntata I. - Milano, Soc. Ed. Libraria, 1934-XII. Questa prima puntata è di 104 pag., con molte incisioni: L. 20.

Opera di vasta mole, della quale parleremo ampiamente, a pubblicazione compiuta. Qui segnaliamo la prima puntata che, dopo una introduzione, si occupa della religione nelle epoche preistoriche, poi passa a trattare con grande ampiezza della religione degli Egizii. Questo primo fascicolo documenta tutta la serietà dell'impresa: ottima esposizione, ricche e varie illustrazioni, anche con tavole a colori fuori testo.

Prof. G. FURLANI. - *La Televisione.* - Volgarizzazione delle più recenti conquiste nella trasmissione elettrica delle imagini fisse ed animate, 2ª edizione, La Editoriale Libraria, Trieste, pag. 234, 47 ill.: L. 12.

L'opera, scritta in forma semplice e piana, offre una trattazione particolarmente ampia delle conquiste realizzate negli ultimi tre anni, corredata da illustrazioni di apparecchi e impianti, dove è dato speciale rilievo a quanto si è fatto in questo campo in Italia, e chiude con un'esposizione sugli orientamenti attuali e sulle odierne prospettive di questa invenzione meravigliosa.

Annuario delle Colonie Italiane e dei Paesi vicini. - A cura dell'Istituto Coloniale Fascista. Ediz. 1934-XII. Roma, Soc. An. Tip. Castaldi, 1 vol. di pag. 968 con un'Appendice di pag. 135: L. 25.

Con magnifica regolarità, l'Istituto Coloniale Fascista pubblica anche quest'anno l'Annuario delle Colonie, che giunge così alla sua nona edizione.

Già si è avuto occasione di far cenno su queste colonne della utilissima pubblicazione e di lodarne il carattere di assoluta praticità, la ricchezza e la varietà delle notizie, la cospicua abbondanza di dati statistici: qui si vuol ricordare come, col proseguire degli anni, l'opera si presenti al fedele lettore sempre più completa, sempre più aggiornata: indice evidente, questo, della diffusione del prezioso Annuario e del suo alto valore di documentazione del movimento coloniale italiano e delle attività politiche, sociali, culturali ed economiche che si svolgono nelle terre africane e dell'Egeo, legate alla Madre Patria da vincoli molteplici e insopprimibili.

GIUSEPPE MICHELI. - *Il Lago Santo Parmense ed il Rifugio Mariotti.* - Officina Grafica Fresching, Parma, 1933, pag. 75, con ill. e una carta geografica.

Il bel Lago dell'Appennino Parmense, frequentata meta di gite, è in queste pagine, in cui sono anche riportate interessanti descrizioni di antichi e moderni, ampiamente illustrato.

GIUSEPPE MICHELI. - *Il Lago Scaffaiolo nella leggenda e nella storia.* - S. A. d'Arte Poligrafica, Genova, 1934, pag. 32, con ill.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI. - *La nascita del Duca degli Abruzzi e l'abdicazione del Re Amedeo.* - Modernissima, Roma, 1934-XII, pag. 105, ill.: L. 15.

E' un pregevole e accurato studio del regno di Amedeo di Savoia nella Spagna dilaniata dai partiti politici che si combattevano senza tregua nel Parlamento e nel Paese. Regno breve e tormentoso durante il quale, fra tante preoccupazioni e amarezze che precedettero l'abdicazione, unica gioia fu la nascita di Luigi Amedeo, duca degli Abruzzi, il futuro esploratore, ammiraglio e colono di Roma.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI. - *Sant'Ilaro (461-468) - San Simmaco (498-514).* - Estratto da «Mediterranea» anno VII, N. 11-12. Tip. Giovanni Ledda, Cagliari, 1933-XII, pag. 12.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI. - *Panorama Corso.* - Tip. Italia, Roma, 1934-XII, pag. 11.

ORESTE FERDINANDO TENCAJOLI. - *Le Congrès de Nice d'après une fresque du Palais Farnese à Caprarola.* - Estratto da «Les Annales du Comté de Nice», Nizza, 1933, pag. 7.

VITO AUGUSTO MARTINI. - *Il Mondo Inquieto.* - Edizioni «Mundus», Milano, 1934-XII, pag. 351: L. 15.

D. D. A. C. - *Jahrbuch 1934.* - Der Deutsche Automobil-Club, München, 1934, pag. 1080; belle e numerose illustrazioni.

Bibliografia del Fascismo. - *I libri coloniali.* - Guida bibliografica commentata sulle opere pubblicate in Italia nel I° Decennio del Regime, a cura di Angelo Vittorio Pellegrineschi. - Confederazione Nazionale Professionisti e Artisti, Roma, 1934-XII, pagine 150: L. 15.

ERNESTO TRON. – *Come ottenere la Patente d'Automobile a norma del Codice Stradale 1934.* – Ulrico Hoepli, Editore, Milano, 1934-XII, pag. 254: L. 7,50. (Sconto del 20 % ai Soci del T. C. I., rivolgendo la richiesta all'Auto C. a Torino, via Baldissero 8, oppure all'Ufficio di Torino del T. C. I., via XX Settembre 3).

FRANCO CIARLANTINI. – *Roma-Nuova York e ritorno (Tragedie dell'Americanismo).* – Milano, G. Agnelli, 1934-XII, pag. 344: L. 12.

ISTITUTO NAZIONALE DI ECONOMIA AGRARIA. – *Nuove costruzioni rurali in Italia.* – N. 6. *Toscana* (Ing. Livio Zoli). – Roma, 1934-XII, pag. 88, con 60 ill. e 42 tavole: L. 30.

Testo Unico della Legge Comunale e Provinciale, con indice sistematico analitico. – Como, Tip. Cesare Nani, un vol. di pag. 239: L. 8.

OLIVIERO RONCHI. – *Padua und Umgebung mit einem Stadtplan.* – Per cura del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa. Istituto Veneto di Arti Grafiche, Padova, 1933-XI, pag. 155, molte ill.: L. 8.

ANTONIO DA CAMPO. – *Nuoro, Guida-Annuario della Provincia Sarda del Littorio, A.-XII E. F.* Con pianta di Nuoro e Tavola Poliometrica fra i Comuni della Provincia di Nuoro. – Arti Grafiche G. Chiesa, Udine, 1934-XII, pag. 455, qualche ill.: L. 10.

Statistica dei Soci al 30 giugno 1934-XII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 giugno 1934 ...		N. 173 171
Soci annuali per il 1934 iscritti alla stessa data ...		» 17 124
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1933 ...	N. 219 534	
Soci vitalizi iscritti al 30 giugno 1934 ...	» 4 463	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 giugno 1934 ...	» 12 072	
		» 236 069
Totale Soci ...		N. 426 364

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano, Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile:
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

ANISETTA
MELETTI
Silvio
Meletti
Ascoli
Piceno

QUESTI NUOVI
SANDALI
AQUILA
DI GOMMA
DURANO 3 VOLTE
DI PIÙ DI QUELLI
DI CUOIO
FLESSIBILI
IGIENICI
ECONOMICI
PROVATELI OGGI STESSO
SOCIETÀ ITALIANA
INDUSTRIA GOMMA
& HUTCHINSON

B.P.D.
Universal
VICTORIA
S.4
le migliori
polveri e cartucce
da caccia e da tiro